

LA NOTION
D'ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

THÈSE
POUR LE DOCTORAT ÈS SCIENCES JURIDIQUES

PAR

Jean GUIBAL

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LICENCIÉ ÈS LETTRES

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT DE MONTPELLIER



MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson

—
1913

LA NOTION
D'ACCIDENTS DE VOYAGEURS
ET LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA NOTION

D'ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET LA

RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS SCIENCES JURIDIQUES

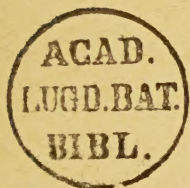
PAR

Jean GUIBAL

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

LICENCIÉ ÈS LETTRES

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT DE MONTPELLIER



MONTPELLIER

IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE

Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson

1913

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. Vigié, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

Brémond, Assesseur, professeur de Droit administratif.

Glaize, professeur honoraire.

Laborde, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

Charmont, professeur de Droit civil.

Chausse, professeur de Droit romain.

Valéry, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

Perreau, professeur de Procédure Civile (suppléé).

Moye, professeur de Droit international public.

Rist, professeur d'Economie politique.

Morin, professeur de Droit civil approfondi.

Bridrey, professeur de Droit romain.

Ricol, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.

Donnedieu de Vabres, agrégé, chargé d'un cours de Procédure civile.

Perrot, agrégé, chargé d'un cours d'Histoire du Droit.

Moride, chargé de cours complément. d'Economie politique.

Dubois, chargé de cours de Droit constitutionnel.

Rochette, secrétaire.

MEMBRES DU JURY :

MM. Vigié, *président*.

Valéry

Morin

} *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

A TOUS LES MIENS

ET A MON PÈRE

*■ Pour avoir appris par lui
que la droiture et la volonté sont
les vertus essentielles de notre
profession et de la vie.*

JEAN GUIBAL.

A MES MAITRES

A MONSIEUR LE DOYEN VIGIÉ

*En témoignage d'une gratitude
qui lui sera fidèle.*

A MES AMIS

J. GUIBAL.

LA NOTION

D'ACCIDENTS DE VOYAGEURS

ET LA

RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE

INTRODUCTION

Si c'est bien la tâche du droit de donner à l'activité de son temps une formule où elle s'encadre, le sujet de cette étude se justifiera sans doute par lui-même.

L'accident de voyageurs est, à notre époque, une réalité de chaque jour, et dont les âges précédents ne nous avaient pas donné la notion.

Il serait inutile, en effet, de chercher des termes de comparaison dans une époque reculée : la Grèce, Rome, ou même le moyen-âge ne nous offriraient aucun précédent. Que seulement on se reporte à la fin du XVIII^e siècle, le voyage est encore presque inconnu ; car la vie paysanne, vouée aux travaux agricoles, retient presque tous les hommes sous leur toit de famille.

Et si d'aventure quelque audacieux se hasarde, si plus tard, même, la chose a pu devenir plus fréquente et normale, les voyages étaient trop rares, les routes trop peu sillonnées, les moyens de locomotion trop lents pour qu'il pût en résulter quelque sérieux péril pour les voyageurs.

C'est de cinquante ans seulement que date, avec le développement de l'industrie, l'aléa possible du transport ; et c'est de nos jours seulement, par la vitesse obtenue et la circulation multipliée, que ces dangers ont pu présenter à la fois plus de fréquence et plus de gravité.

Même on peut dire qu'ils sont devenus un fait presque courant de la vie ; l'intensité de la circulation qu'avait seulement permise la révolution économique du XIX^e siècle est devenue, par un retour, une des conditions nécessaires de la vie moderne : effet, cause et besoin tout ensemble. Qu'on soit oisif, ou dans la fièvre des affaires, la mobilité et la rapidité sont des besoins aujourd'hui essentiels à la vie de chacun, et l'homme s'en passerait aussi difficilement qu'autrefois de méditer une vie tout unie auprès de son clocher.

Mais l'activité a des revanches cruelles. Avec elle, en effet, les dangers naissent ; des accidents se produisent ; des voyageurs sont blessés : ingénieurs dirigeant une exploitation prospère, chefs de famille dont le salaire est utile à la maison, ou simplement gens de loisirs. Est ce sur eux que doit peser en définitive le poids du préjudice causé

dans le transport ? Le voyageur, déjà, est victime dans son corps ; faut-il qu'il soit deux fois victime, en perdant même toute compensation pécuniaire ? La pitié nous incline vers lui et semble exiger une réparation du transporteur.

La pitié, cependant, ne va-t-elle pas léser le droit ? Et pour se montrer pitoyable, pourra-t-on, sous le prétexte de réparer là un préjudice subi, imposer ailleurs une charge qui ne serait pas justifiée ? A l'origine de toute réparation, il faut qu'on dégage une responsabilité. Si donc il n'est pas établi que le transporteur soit vraiment coupable du dommage éprouvé, au nom de quel principe, de quelle justice lui peut-on infliger la charge de le réparer ?

Mais à cette justice abstraite, s'opposent alors, dans leur actualité pressante, les mobiles de la *justice sociale*.

La vie est inégale et dangereuse ; auprès de la machine sociale, l'homme est un pauvre individu, solitaire et impuissant. Quelle plus faible chose encore, auprès de ces forces industrielles qu'il a créées, géants automates qu'il se donne l'illusion de conduire, et contre lesquelles pourtant il est sans force pour se défendre ! et ne devra-t-on pas, dès lors, contre les injustices de la force matérielle, comme contre la dureté des inégalités sociales, instituer un régime protecteur et vengeur ? Il ne peut plus s'agir de condamner un agent

coupable ; ce qu'il faut, c'est un patrimoine *responsable* devant la victime.

A trouver, autour du simple fait de l'accident, des exigences si opposées, on sent déjà l'intérêt vivant qui s'attache à notre question.

Et c'est bien aussi ce qui en fera l'intérêt juridique. Le droit est, en effet, la forme impartiale, impassible, qui se doit imposer dans le conflit des revendications contraires : et la fonction régulatrice que partout il doit remplir, elle sera surtout utile là où le sentiment risquerait de faire oublier la raison.

Si la responsabilité du transporteur nous a paru présenter à ce jour un intérêt plus spécial, c'est pour l'évolution qui se fait autour d'elle. La Jurisprudence renonçant au principe du délit, nous propose maintenant pour base le régime du contrat. Quelles peuvent être les raisons susceptibles de fonder un pareil revirement ? Et quelle portée faut-il reconnaître au régime nouvellement affirmé par la Cour suprême ? Et puis, si, auprès du délit et du contrat, un principe nouveau se propose, qui revendique d'être plus conforme aux exigences de la vie moderne, peut-être fallait-il aussi se demander si l'idée qu'il représente serait fondée à recevoir ici une nouvelle application.

Qu'on ne nous dise pas : ce sont de bien vastes principes auprès d'une question aussi spéciale ;

Qu'on veuille bien plutôt, et d'abord, sentir les raisons qui nous ont incliné à limiter notre effort.

Ce n'est pas sans doute aux jeunes hommes dont la pensée demeure en formation qu'il saurait appartenir de tracer de grandes lignes sur le champ des vastes conceptions intellectuelles.

C'est le privilège éminent des esprits disciplinés de longue date, muris par l'expérience et la réflexion, d'élaborer et de proposer les systèmes idéologiques sur qui les jeunes intelligences auront à s'appliquer.

A celles-ci, il n'appartient que d'apporter sur des points précis et bien délimités, la collaboration de leur patient effort, pour que peut-être, grâce à elles, les faits simples soient connus dans leur plus grande clarté.

Au surplus, il n'est de théorie générale, que fondée sur la réalité; et pour avoir valeur d'un système, l'idée doit être vérifiée par la pratique tout entière.

N'est-ce donc pas à travers les multiples hypothèses de la vie, que l'on peut trouver la mesure du droit ?

Nous nous proposons donc d'examiner simplement, d'abord les tendances qui ont pu amener la jurisprudence à fonder la responsabilité du transporteur non plus sur le principe du délit, mais sur celui du contrat; nous rechercherons ensuite dans quelles limites et à quelles conditions ce

fondement peut répondre aux exigences de l'équité et du droit qu'on invoque ; quelles sont aussi les modifications pratiques qu'il entraîne.

Et nous nous demanderons enfin si, même devenue plus fréquente, la responsabilité du transporteur envers le voyageur paraîtrait comporter une formule différente.

Nous avons, dans ce problème, envisagé l'hypothèse de l'accident en nous plaçant au regard des Chemins de fer. C'est que en effet, le monopole dont ils jouissent a pour contre partie des obligations singulières ; et ainsi, envisagée à leur sujet, la responsabilité du transporteur nous livrera son maximum de rigueur.

Et nous verrons en terminant s'il faut faire une distinction, dans la région juridique, entre les grandes entreprises de transport et les entrepreneurs isolés et de moindre envergure.

Notre seule prétention sera de chercher, dans cette étude, à ne pas demeurer en dehors des exigences de la vie.

CHAPITRE PREMIER

L'ÉVOLUTION DU DÉLIT AU CONTRAT

Avant que nous abordions l'examen de la théorie qui est proposée comme explication et comme solution à la fois, pour fixer les charges et les droits respectifs du voyageur et du transporteur, il nous paraît utile d'examiner de quelle façon elle est née, après quelles discussions, quels obstacles élevés.

Et cela, non point dans un intérêt de pure « esthétique juridique ». En droit, comme en toutes études, l'intérêt de l'histoire ne serait qu'une vaine curiosité satisfaite, si elle se réduisait à nous définir isolément les principes qui se succèdent pour mettre de l'ordre entre les hommes. Il y a un lien entre les idées même les plus opposées ; c'est pour le mieux saisir que nous cherchons les besoins auxquels chacune voulut répondre ; car pour le juriste, toute idée a un office à remplir. — Et puis à connaître la genèse d'une idée directrice nous gagnerons de mieux en comprendre la portée ; peut être cela nous aidera-t-il

ensuite à pressentir plus exactement sa destinée possible, auprès d'autres formules qui s'offrent pour sanctionner les mêmes droits.

C'est qu'en effet, si un désaccord a pu exister dans la jurisprudence, et la doctrine sur la nature de la responsabilité du transporteur, en cas d'accidents, et sur ses limites, c'est que notre législation est muette sur cette question ; aucun des articles, ni du Code civil, ni du Code de commerce ne s'occupe des accidents causés aux voyageurs.

Dans ce silence complet, il a fallu que l'interprète fixât lui-même, en se rattachant à certains principes, les droits des parties en présence. Problème certes difficile à résoudre ; car la responsabilité pouvait trouver sa source dans deux causes différentes le délit et le contrat, tous deux susceptibles de s'appliquer ici. Et nous verrons même que l'on voudra plus tard trouver une formule plus compréhensive qui rendrait les autres inutiles, si l'obligation que l'on cherchait dans le contrat avait sa source dans la loi.

Mais la difficulté dans la recherche du principe s'augmente encore, si l'on considère les complications où peut jeter la pratique. Le détail infini des faits, parfois même difficiles à connaître, et puis encore les affirmations contradictoires des parties, l'âpreté qu'on apporte autour d'un enjeu pécuniaire important, qui sera ou ne sera pas dû, — le ressentiment de la victime pour la bles-

sure reçue, pour la diminution subie, — et plus touchante encore, et plus légitime, la plainte des ayants-droit, si l'accident a entraîné la mort, enfin les tendances plus générales de la philosophie sociale qui prétend gouverner d'en haut le règlement de la difficulté, tout cela envahit le prétoire, attire l'esprit, touche le cœur ; il faudrait la sérénité de l'étude indifférente aux faits, pour voir se dégager une règle qui fût équitable ; mais cette règle n'est pas dans le Code ; on demande au magistrat d'être juge et législateur à la fois, et pour dire le droit, il a devant lui la complexité innombrable des faits qui troublent la vue générale, les sentiments qui l'égarent, ou la séduction dangereuse de l'idée.

La théorie s'est donc construite, pour ainsi dire à tâtons, à travers les articles du Code, hésitante entre les deux principes traditionnels de la responsabilité (1), mais dominée plus encore et parfois à l'excès, par les mouvements de la pitié.

(1) Ce n'est pas ici le lieu de discuter la théorie de l'unité ou de la dualité de la responsabilité. Mais sans vouloir rien préjuger d'une thèse encore récente, qu'il nous soit permis de penser qu'elle n'a encore pas fait disparaître les différences fondamentales du délit et du contrat, et que, au demeurant, c'est peut-être plutôt un intéressant effort d'abstraction juridique, mais avec lequel la réalité ne paraît guère s'accorder.

§ 1^{er}. On a recours aux principes généraux

A vrai dire, au lendemain du Code, aucune difficulté ne s'est d'abord révélée.

Pas de textes législatifs qui s'appliquent à la question, ou qui même paraîtraient la viser ; aucune controverse ne peut naître et l'on s'en réfère donc directement au droit commun le plus général, celui des articles 1382 et suivants du Code civil, sans même qu'un argument intervienne, pour justifier une position qui paraît ne pas pouvoir être combattue.

Et puis, nous avons vu aussi que l'insignifiance et la rareté du danger, comme aussi la rareté de l'entreprise ne donnaient alors que très exceptionnellement ouverture à une responsabilité de voiturier.

Lorsqu'on envisage donc la question du préjudice à réparer, si par hasard un voyageur a été victime d'un accident, c'est aux principes ordinaires du droit que l'on aura recours, comme à la formule à laquelle se plie d'elle-même toute circonstance qui n'a pas fait l'objet d'une réglementation spéciale de la loi.

— Il n'y a donc pas, à proprement parler, de théorie délictuelle de l'accident de voyageur, avant que n'intervienne et ne soit formulée la conception différente qui prendra sa base dans le contrat, mais seulement l'expression de quelques points

de vue qui ne tendent qu'à expliquer la solution admise. Ils ne font même pas fonction d'arguments, ce ne sont que de simples propositions ; mais tout incomplet et mal dégagé qu'il soit, c'est déjà le terrain sur lequel plus tard on essaiera de justifier le délit, en regard du contrat.

L'art. 1382, fondement de la responsabilité.

a) Le voyageur et le transporteur sont des tiers, par rapport à l'accident et par conséquent aussi par rapport à la réparation du préjudice subi. Aucune convention n'est intervenue entre eux qui fût relative à un accident possible. En effet, qu'a demandé le voyageur ? D'être transporté. C'est là seulement l'objet de l'accord conclu avec le voiturier. Le voyageur ne peut donc pas trouver dans ses relations avec celui qui le transporte un droit autre, que celui d'être amené à destination : c'est de cela seulement qu'il peut demander compte, aux termes mêmes du contrat.

Le contrat étant ainsi délimité, tout fait relatif à l'absence de transport, que ce soit refus, mauvaise volonté ou impossibilité, sera bien régi par les règles du contrat. Au contraire, s'il s'agit de tout autre fait, le voyageur peut bien s'en plaindre ; mais le fait n'a pas été l'objet d'une convention ; le voyageur devient un tiers, et ce sont les règles applicables entre les tiers que seules, il peut invoquer. Il n'aura donc de recours contre le transporteur que s'il établit un fait dommageable,

dû à une faute du voiturier, et qui lui ait causé un préjudice.

Et pour donner à ces considérations spéciales leur formule juridique, il n'est que de relire l'article 1382, dont la généralité englobe si bien tous les faits, toutes les abstentions dommageables et illicites qu'on a pu écrire de lui, qu'il est « le Code de la sociabilité humaine », « l'expression même de la raison universelle ».

Arguments a contrario

A cet argument, que sa largeur même paraît mettre à l'abri de toute critique, vient s'en ajouter un emprunté *a contrario* à la matière des transports. Le Code civil (art. 1782 à 1786) et le Code de commerce (art. 96 à 108, 273 à 310), s'occupent tous les deux du transport des marchandises, et le soumettent aux règles du contrat.

Ils ne prévoient pas le transport des personnes ; n'est-ce donc pas la preuve qu'ils laissent celui-ci sous le régime du droit commun, c'est-à-dire la loi, fondement de la responsabilité. Il y a plus même : il faut considérer la rédaction précise et limitative de l'article 1784, sur la responsabilité des voituriers.

« Ils sont responsables de la perte ou des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure ».

Cette formule vise bien, mais vise seulement la responsabilité à l'occasion du transport des

choses ; elle résiste donc à toute tentative d'extension aux personnes. N'est-il pas évident que le législateur n'eût pas écrit : « des choses » s'il avait entendu décider, en même temps, pour ce qui est des personnes ; son silence pour les personnes prend ainsi la valeur d'un refus d'assimilation. Et d'ailleurs, la raison ne suffit-elle pas à expliquer, à commander même une différence dans le régime, pour deux objets aussi essentiellement différents que la chose inerte et la personne qui se meut ?

Telles sont les explications que d'elle-même la jurisprudence donne à sa décision. Lorsqu'elle décide que le transport des voyageurs reste placé sous l'empire du droit commun, et doit être réglé par application des art. 1382 et suiv.

Ainsi la Compagnie des chemins de fer n'est pas responsable de l'accident survenu à un voyageur qui, arrivé en retard dans une gare, s'engage sur la voie sans s'être assuré qu'elle était complètement libre et y est mortellement blessé par une locomotive en marche (1).

C'est aussi ce que juge la Cour de cassation le 10 novembre 1884.

L'article 1784 C. civ., qui n'est qu'une application des articles 1302, 1315 C. civ., régit le transport des choses, à l'exclusion du transport des personnes ; les règles de la responsabilité civile, en ce qui concerne le transport des personnes, se trouvent dans les articles 1382 sqq.

(1) C. d'Amiens, 29 déc. 1881, D. 82, II, 163.

» Dès lors, c'est à celui qui actionne une Compagnie de chemins de fer à raison d'un accident arrivé à un voyageur à prouver la faute de la Compagnie » (1).

Ainsi, sous le régime du délit, *l'accident de voyageurs ne mettra en jeu la responsabilité du transporteur que si le voyageur établit un fait dommageable dû à la faute du transporteur, et ayant entraîné un préjudice appréciable.*

§ 2. La volonté individuelle auprès de la loi

Mais l'extrême simplicité des arguments est un bienfait que connaissent seules les mentalités nettes et fortes que n'a point encore dissociées la discussion ou le doute, comme aussi l'extrême simplicité des actes et de leur répercussion est le privilège des époques primitives.

Avec le développement de la civilisation augmente l'activité diverse de la vie, et aussi le besoin de la réglementer. La volonté individuelle prend alors dans la société un rôle de plus en plus prépondérant, qu'elle se fasse créatrice des droits privés ou arbitre des droits politiques !

C'est à Rome et dans le droit privé, l'évolution qui mène de l'enfant, soumis et possédé comme une chose, n'étant pas même sûr d'être admis à la vie, et plus tard d'y être maintenu, — au fils

(1) D. 85-1-433 ; S. 85-1-129 ; P. 85-1-229.

membre de la famille malgré la volonté du père, et possesseur d'un pécule (1); — et aussi, pour ne pas sortir du droit privé, c'est la tendance qui, des contrats *re et verbis*, où se formalisait le droit, aboutira plus tard aux contrats *solo consensu*.

Dans l'époque moderne, on retrouverait les mêmes poussées, les réalisations analogues, avec l'homme lige, le sujet de droits féodaux, brusquement devenu citoyen et investi de la souveraineté populaire; et pour revenir au droit privé (mais l'un n'est-il pas l'écho fatal de l'autre, le produit de la même tendance?), n'est-ce pas encore une preuve de la puissance de la volonté individuelle, que l'effet reconnu à la simple déclaration de volonté de lier, d'obliger envers autrui ? (2).

D'un mot, l'effort du droit est de « transporter la capacité juridique du groupe à l'individu » (3).

Une des conséquences les plus curieuses, et à coup sûr les plus fécondes de ce mouvement, sera de multiplier à l'infini, auprès des liens que crée la loi, organe du groupe, ceux que vise le contrat, organe de la volonté individuelle. Même on ne s'arrêtera pas à cette multiplication de la vie contractuelle; mais dans l'obligation créée, quelle que soit sa source, on sera tenté de voir une infi-

(1) Cf. *Declareuil*, Paternité et filiation légitimes, in *Mélanges P.-F. Girard*, 1912.

(2) *Saleilles*, La déclaration de volonté.

(3) *Labbé*, Préface des *Institutions juridiques des Romains*, C. civ., p. III.

nité d'obligations plus tenues décomposant ou pulvérisant l'obligation initiale, au prétexte que la réalité est d'une grande diversité, et que les prévisions de celui, législateur ou stipulant, qui a marqué sa volonté par une obligation imposée à autrui, ont dû s'étendre à tous les faits, à tous les cas (1).

Ainsi, auprès de l'œuvre de développement qu'avait accomplie la théorie de la *déclaration* pour le principe même de l'obligation, un mouvement analogue va se dessiner pour l'*étendue* de l'obligation, tendant à élargir le champ des prévisions, des droits créés et des devoirs assumés, et il prendra son appui premier dans le Code même,

(1) C'est M. Marc Sauzet (Responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers, *in* Rev. Crit., 1883) avec M. Saintelette (Responsabilité et garantie, 1884) qui sont à l'origine de cette tendance : et M. Josserand résume admirablement le principe et la portée des efforts de ces jurisconsultes « désireux d'élargir autant que possible le domaine de la responsabilité contractuelle... Ils ont remarqué que bon nombre de conventions recouvrent une trame obligatoire incomparablement plus riche qu'on ne le pense ordinairement ; dans notre droit moderne tous les contrats sont de bonne foi ; ils doivent donc produire des obligations en aussi grand nombre que l'impose la volonté des parties, que le commande l'équité. Et par là même, va se trouver amplifié le champ d'action de la responsabilité contractuelle, car plus les obligations issues d'un contrat seront nombreuses, et plus il y aura de chances pour que le dommage éprouvé par l'une des parties, à l'occasion de ce contrat, se ramène à l'inexécution d'une des clauses, expresses ou tacites, qu'il renferme. »

déclarant que « les conventions obligent, non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature » (article 1135 C. civ.).

C'est un effet de ces tendances que nous allons trouver dans la conception contractuelle de la responsabilité du transporteur.

Jusque-là en effet, comme nous l'avons vu dans la théorie délictuelle, on peut dire que le contrat de transport était considéré comme absolument inexistant, dans toutes les difficultés qui s'élevaient, à l'occasion d'un accident de voyageur.

On va rendre maintenant au contrat la place qu'il mérite, et même nous le verrons, par entraînement ou imprévision, exagérer sa portée.

La responsabilité contractuelle apparaît

C'est en 1884 que pour la première fois la théorie du contrat se trouve nettement formulée et complètement exposée, à propos des accidents de voyageurs. Il serait inexact de dire qu'elle n'ait pas été proposée déjà dans le débat (1), et même expressément admise par certaines décisions (2).

(1) *Sourdat*. Traité de la Responsabilité, t. II, n° 4038.

Bédarride. Transports par chemin de fer, t. II, n° 439-440.

(2) La Cour de Paris décidait, par son arrêt du 27 novembre 1866 (P. 67-1222) que « au cas où le déraillement d'un wagon de voyageurs a été causé par la rupture du bandage

Mais c'est plutôt une tendance, ou une orientation, à laquelle encore on ne donne pas de raisons, — ainsi dans l'arrêt de Paris du 27 novembre 1866 :

Considérant que le voiturier répond des choses à lui confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été avariées par cas fortuit ou force majeure ; considérant que ce principe s'applique à plus forte raison au transport des personnes, et protège la sécurité des voyageurs ; qu'ainsi dans l'espèce, le voyageur n'est pas tenu de prouver la faute de la Compagnie de chemin de fer ; que c'est au contraire à la Compagnie qu'incombe l'obligation de prouver les faits qui la déchargent de sa responsabilité.

Expression trop laconique, et insuffisamment justifiée en droit : on se borne à affirmer que la règle qui s'applique aux marchandises doit s'appliquer de plus fort aux personnes ; mais c'est justement cette commune mesure entre les deux hypothèses qui paraît manquer en droit, et c'est pour l'introduire que MM. Sainctelette, Sauzet, Sarrut, et Lyon-Caen, vont s'efforcer d'interpréter les textes (1), et surtout d'analyser la situation juridique du voyageur et du transporteur.

d'une roue, la Cie de chemin de fer actionnée en responsabilité par les voyageurs blessés à la suite de l'accident, ne peut invoquer comme cas fortuit ou de force majeure la circonstance que la défectuosité du bandage n'était manifestée par aucun signe extérieur. »

(1) Pour l'exposé du principe et de ses motifs, on pourra se référer aux études suivantes :

Sainctelette, *Op. cit.*, p. 88 à 110. -- Sauzet, *Revue Critique*.

Pour l'établir, ils ont recours à des bases sensiblement pareilles.

L'article 1784, application des principes généraux

Sans doute, il est vrai de constater que le Code est muet sur les droits des voyageurs victimes d'accidents, que, en particulier, l'art. 1784 C. Civ. ne régit, dans ses termes, que les choses ; mais ce n'est là qu'une réponse littérale ; et cela importera même fort peu, si les principes généraux du droit conduisent aux mêmes conséquences pour les personnes.

Lorsqu'une personne a causé un préjudice à une autre personne, pour savoir si et à quelles conditions elle doit le réparer, il faut distinguer si c'est en vertu d'un manquement à la loi, ou de l'inexécution d'un contrat. Cette distinction se traduit notamment dans la charge de la preuve : si c'est un contrat qui n'a pas été exécuté, une fois le préjudice établi, c'est au débiteur qu'il appartient de prouver le cas fortuit ou la force majeure ; le Code applique cette règle dans de nombreux arti-

1886 p. 435. — Lyon-Caen, note sous Cass. S. 85, I, 129 — id. S. 1913, I, 177 — *Revue Critique*, 1886, p. 358. Lyon-Caen et Renault, III, 709, sqq. — Sarrut, sous cass., D. 85, I, 433. — Conclusions de M. procureur général Sarrut, S. 1913, I, 177. — Charmont, in *Revue Critique*, 95-604. Esmein, in S. 1900, II, 57. Baudry-L., et Barde, II, 2553. — Huc, VIII, 426 sq.

cles : 1147, 1302, 1315 ; l'art. 1784 n'en est qu'une application. Si c'est la loi qui sert de base à la demande en dommage, c'est au contraire à celui qui se prétend lésé à prouver qu'une faute a été commise. Il n'y a qu'à faire application de ces principes à l'hypothèse du voyageur blessé.

Il existe entre le voyageur et le transporteur un contrat qui oblige ce dernier « à transporter le voyageur au lieu de destination convenu, à faire tout ce qui est en lui pour qu'il y arrive sain et sauf »⁽¹⁾ (Lyon-Caen).

« Porter un objet d'un lieu dans un autre, dit encore et de façon plus précise M. Sainctelette, n'est-ce pas, selon le sens commun et la bonne foi, le remettre à l'arrivée tel qu'on la reçu au départ, c'est-à-dire sans altérations survenues pendant le transport et surgies du transport ? C'est un transport ainsi fait, un transport laissant l'objet sain et sauf que vous avez stipulé et dont je vous ai promis le prix. Si l'objet dont il s'agit n'arrive pas à destination tel qu'il était à l'expédition, sain et sauf de tout risque de transport, votre obligation n'est pas exécutée et ne peut être réputée telle, à moins que vous ne prouviez que l'altération provient d'une cause étrangère qui ne peut vous être imputée. » (1).

Et M. Sainctelette résume sa pensée sous cette formule brève dont nous verrons plus loin l'excès :

(1) Sainctelette. Responsabilité et garantie, p. 92, n° 3.

« Le contrat de transport rend le voiturier garant de la sûreté du voyageur, pendant le transport, et du chef du transport. »

Si donc le voyageur est blessé ou tué pendant le transport ou du chef du transport, c'est au voiturier que ses obligations contractuelles rendaient « garant de la sûreté du voyageur » à établir le cas fortuit ou la force majeure qui l'exonèreront ; sinon, il demeurera responsable et tenu d'indemniser.

Et l'article 1784 C. civil n'était même pas nécessaire à invoquer dans le débat ; il n'est qu'une application de ces principes généraux. On pourrait observer seulement qu'on ne voit pas de raison pour soustraire le contrat de transport de voyageur au principe qui s'applique aux marchandises ; il serait même surprenant « que la vie des personnes ne fût pas, en matière de transport, aussi énergiquement protégée par la loi que les marchandises ». C'est ici un des mobiles préférés de l'école contractuelle et nous verrons comment il sera retourné par la doctrine délictuelle en un de ses meilleurs arguments.

Mais, sans même avoir besoin de cet argument d'analogie rationnelle, il suffira de constater que l'art. 1784 C. civ. n'est qu'une application des art. 1302 et 1315 ; qu'en tous cas, il n'est que la reproduction d'un principe déjà appliqué par eux et qui trouve la plus large expression dans l'art. 1147 C. civ.

« Le débiteur est condamné, s'il y a lieu au paiement des dommages-intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation .. »

Tel est le droit commun en matière d'obligations contractuelles ; et ici, sans qu'il soit besoin de texte, on conclut : le voyageur est créancier d'une obligation de transport, assortie d'une garantie de sécurité ; si cette obligation n'est pas exécutée, il appartient au débiteur, qui est ici le transporteur, de prouver les causes qui peuvent l'exonérer ; c'est sur lui que pèse le fardeau de la preuve et que, faute de preuve, pèsera la responsabilité.

La théorie se présente ainsi sous un jour de parfaite et rigoureuse logique ; beaucoup d'auteurs s'y rangent, même de ceux qui, dans des hypothèses semblables, adoptaient la théorie inverse : ainsi, M. Cotelle (1) qui, après avoir protesté avec l'indignation la plus joliment éloquente contre l'assimilation trop facile entre l'homme et la chose en matière de contrat de louage d'ouvrage, écrit à propos de contrat de transport : « Pourquoi, si la diligence est renversée, si le train déraile, si le bateau sombre sans cause appréciable, le voiturier répondrait-il seulement des choses et non des personnes dont il a assumé le transport ? »

Le sentiment qui conduit à une assimilation aussi

(1) *La Revue pratique de Droit*, 1884, p. 536.

étroite ici entre la personne et les marchandises, est, sans doute, un sentiment de pitié facile en faveur du voyageur déjà victime d'un accident et qu'il ne faut pas encore accabler de l'ennui de faire une preuve. Et l'on se représente encore que, quand l'accident aura eu lieu, le voyageur aura été dans une impossibilité presque complète d'observer, de se renseigner ; qu'il faut donc admettre ou présumer la faute du transporteur, sauf à lui à se dégager. C'est là ce qu'on appelle l'argument d'équité.

§ 3. Arguments opposés des partisans du délit

Devant ces arguments, empruntés au droit dans leur principe mais déjà conduits par le sentiment, les partisans de la thèse délictuelle ne veulent pas cependant renoncer à leur point de départ ; et dans une défense vigoureuse, on voit d'abord leurs idées essayer de se maintenir dans le principe.

A. Le contrat de transport ne renferme pas une obligation de sécurité.....

D'abord ils s'en prennent à la base même de la théorie du contrat. Juridiquement, il n'est pas conforme à la réalité disent-ils, que le transporteur et le voyageur puissent voir soumis au contrat de transport tous les actes qui se produiront entre la formation du contrat et sa fin. Sans doute, il s'est formé un contrat, par la simple remise d'un billet, et le paiement du prix, et d'ailleurs sans

autre constatation, ni stipulation expresse ou tacite. L'obligation du transporteur est de transporter. En promettant ce fait, il a bien pu s'engager à l'exécuter dans un certain délai, dans certaines conditions de confort, à prendre même certaines précautions pour la sûreté du voyageur ; mais pas davantage. Qu'on ne vienne donc pas invoquer ici le contrat, qui est muet, ou même l'intention des parties, lorsqu'un accident se produit ; le voyageur n'y a sans doute pas songé : s'il l'avait prévu se serait-il embarqué ? Quant au transporteur, sa pensée ne s'y est pas portée davantage ; on ne peut même pas dire qu'il ait prévu l'éventualité d'un accident, ni qu'il ait, dans le prix du transport, fait entrer en ligne les dommages auxquels l'exposerait un accident.

Comment dès lors répondre aux conditions qui gouvernent la mise en œuvre de la responsabilité contractuelle, puisque seuls peuvent être dus les dommages prévus au moment du contrat ?

En réalité « ni le principe, ni l'étendue des dommages-intérêts n'ont été prévus au moment du contrat ».

B.ni les circonstances d'un dépôt.

A quel texte emprunterait-on d'ailleurs cette prétendue obligation de sécurité ? L'article 1302 Code civil est relatif à la perte de la chose due ; et les obligations qu'il impose se fondent exclusivement sur le fait du dépôt. Ce n'est nullement le

cas ici : il n'y a ni dépôt, ni garde, pour le voyageur. « Le contrat de transport ne donne point au voiturier la garde du voyageur qu'il transporte. Le voyageur est libre de continuer son voyage jusqu'à l'endroit convenu, ou de s'arrêter à la première station : il est libre de se conformer aux règlements de la Compagnie qui le transporte, ou de commettre des imprudences : en un mot, il est son propre gardien (1) ».

Il n'y a donc à la charge du voiturier aucune des obligations que peut seul créer un dépôt, et l'on ne peut se réclamer de l'article 1302, ou de l'article 1784, qui prévoient tous deux le cas de choses confiées ou déposées.

La chose inerte et la personne vivante.

Et c'est ici que, auprès du droit, intervient une considération plus large, tout étrangère aux textes, mais qui s'accorde avec eux pour renforcer les différences établies.

N'est-ce pas volontairement, rationnellement que le législateur a refusé de mettre sous le régime des choses, les personnes transportées ? Et ferait-on, par hasard, une confusion entre la chose inerte et la personne vivante ? L'une est confiée à l'entreprise : elle est et demeurera sans influence

(1) *Guillouard*, Traité de louage, I, 765, p. 735.

sur les conditions du transport : elle les subit passivement. En est-il de même du voyageur ? et peut-on négliger l'activité dont il est doué, les actes qu'il peut faire, les imprudences ou les négligences qu'il peut commettre et par lesquelles il s'exposera lui même au danger, et créera lui-même le risque ? C'est le fait vivant qui s'impose à notre attention, susceptible lui-même de produire le danger, de causer le dommage. A le méconnaître, on risquerait de rabaisser au rang de la matière inerte ce qui est la vie, l'activité, l'intelligence humaines, et la liberté même qui veut être aussi reconnue dans ses actes, qu'ils soient bienfaisants ou qu'ils soient funestes. La chose, elle, est passive, et sans vie, inerte et sans action. On ne peut prêter aux deux une mesure égale d'irresponsabilité, car ce que l'inertie peut bien justifier pour l'une, serait pour l'autre une humiliante négation de son essence vivante !

Et dans le transport, en particulier, des différences se révèlent. Pour la marchandise, le voiturier est mis en possession des objets, choses inanimées incapables de se surveiller elles-mêmes, l'expéditeur est contraint de se dessaisir et d'abdiquer toute surveillance ; depuis la remise d'un objet à l'entrée d'une gare jusqu'à sa livraison et à la sortie d'une autre gare, la Compagnie de chemins de fer peut seule veiller à sa sûreté. Il en est tout autrement d'une personne, être intelligent, actif, libre, capable d'éviter avec un peu de pru-

dence bien des dangers soit sur les quais, soit pendant le séjour dans l'intérieur d'un wagon.

§ 4. Les raisons modernes

La théorie délictuelle répond ainsi, sur chaque terrain, semble-t il, aux partisans du contrat.

Elle a beau faire, cependant, le régime qu'elle proposait n'est plus observé.

Sans doute, il ne favorisait pas assez les intérêts de la victime, il effraye par sa rigueur, il étonne par son mépris d'une situation juridique pourtant évidente. Mais à mesure qu'on avance, le principe s'efface : les principes n'émeuvent jamais, s'ils ne correspondent à des réalités vivantes. Et voici que la réalité semble justifier, augmenter encore les tendances de pitié pour une victime qu'on ne veut pas voir désarmée.

Il faut tourner les yeux vers le développement du machinisme, qui s'est produit depuis la seconde moitié du XIX^e siècle, et vers les dangers parfois insoupçonnés qu'il présente pour le passant. Cette force est aveugle et terrible ; l'homme qui prétend la conduire, n'en est souvent pas le maître ; celui qui se confie à elle, n'est qu'un jouet à sa merci. Comment donc la faire bénéficier d'un préjugé d'impunité, au jour de l'accident. Et n'y a-t-il pas entre la puissance écrasante de la machine et la pauvreté physique de l'homme, une

disproportion telle que, sans même rien savoir des faits d'un accident, nous pouvons, nous devons penser que l'homme n'est qu'une victime innocente ? N'étant pas la source du danger, ce serait donc aller contre la vraisemblance que d'agir comme s'il pouvait être lui-même l'auteur du préjudice. Il faut dès lors compenser son infériorité, et lui faciliter la tâche, en le dispensant de la preuve.

Vraies ou fausses, juridiques ou simplement sensibles, ces considérations ont trop pénétré l'opinion publique, envahi l'atmosphère pour que ceux qui sont juges puissent n'en pas être imprégnés ; ne sont-ils pas eux-mêmes voyageurs, le cas échéant ? Et dès lors, ce sont ces tendances qui vont mener l'évolution du droit, et d'abord la thèse de la responsabilité délictuelle, puisque c'est elle qui en paraît le plus éloignée.

Evolution de la responsabilité délictuelle.

En effet, et sans abandonner la notion de la faute délictuelle, sans admettre avec les partisans de la thèse contractuelle que l'accident constitue le transporteur responsable et fasse peser sur lui la charge de la première preuve, insensiblement les Tribunaux en arrivent à interpréter les textes, à faire jouer les principes de la responsabilité délictuelle de façon plus avantageuse pour le voyageur.

Sans doute, l'article 1382 C. Civ. exige, pour donner ouverture à une responsabilité, « *un fait* qui cause à autrui un dommage ». C'est pour employer la formule ancienne mais nette, « *culpa in committendo* ». A côté, l'art. 1383 décide qu'on sera aussi responsable, pour sa négligence ou son imprudence. C'est la « *culpa in omittendo* ».

Mais pour qu'une abstention ou une négligence constitue une faute, il faut supposer l'existence préalable d'un devoir, d'une obligation d'agir. « C'est un fait unanimement reconnu, dit M. Planiol, que la simple omission n'entraîne de responsabilité qu'autant qu'il y avait obligation d'accomplir le fait omis. » (1)

a) Quelles sont donc les précautions qui sont imposées au voiturier ?

b) Par ailleurs, comment établir le lien entre l'omission supposée constatée, et le fait matériel de l'accident ? N'y aura-t-il pas souvent de difficultés dans la preuve d'un lien rigoureux ? Et est-il impossible d'y suppléer ?

A. Les moindres négligences constitutives de faute

La première marque de l'intérêt que prend le juge à la victime a donc été de faire plus rigoureux le bréviaire des obligations pour le transpor-

(1) Planiol. *In Rev. Crit.* 1888, p. 280.

teur, de lui imposer par avance un plus grand nombre de précautions, et plus minutieuses, pour pouvoir plus souvent relever une négligence à sa charge ; plus le devoir sera étroit et précis, plus la négligence sera grave et facile à dégager.

Ainsi, en 1884, la Cour de Cassation affirmait son principe de façon intangible :

L'art. 1784 C. civ. qui n'est qu'une application des articles 1302 et 1315 C. civ., régit le transport des choses à l'exclusion du transport des personnes ; les règles de la responsabilité civile, en ce qui concerne le transfert des personnes, se trouvent dans les art. 1382 et suiv. Dès lors, c'est à celui qui actionne une Compagnie de chemins de fer à raison d'un accident arrivé à un voyageur, à prouver la faute de la Compagnie (1).

En 1892, la Cour de Paris ne repousse plus en principe l'examen de griefs plus imprécis, mais seulement elle résiste en fait à trouver dans les circonstances qu'on lui défère la trace d'une négligence, d'un manquement à un devoir.

Adoptant les motifs des premiers juges,

Et considérant en outre qu'il paraît établi, par les vérifications auxquelles il a été procédé par les contrôleurs des mines, que la porte de la plate-forme du wagon dont l'ouverture a causé la chute si malheureuse de B..., était en bon état ; que le loquet fonctionnait bien ; que l'on ne peut dès lors, de ce chef, relever aucun grief à la charge de la Compagnie du Nord ; que B... ne saurait davantage se

(1) Cass. Civ. 10 nov. 1884. S. 85-1-129. .

prévaloir de l'absence d'écriteau portant défense aux voyageurs de se tenir debout sur la plate-forme du wagon constituant à son égard un avertissement suffisant, et qu'il a eu tort de ne pas s'y conformer plus exactement ;

Par ces motifs, confirme (1),

Dès 1895, la Cour de Riom admet comme une négligence coupable le fait que le loqueteau d'une portière n'aurait pas été fermé hermétiquement, et déclare que pour soustraire la Compagnie à une responsabilité, il faudrait prouver que l'accident est dû à une faute de la victime (2).

En 1903, la Cour de Bordeaux applique ce principe au cas où un enfant est tombé par une portière qui n'avait pas été fermée au départ, sans même avoir égard à ce fait que « le défaut de fermeture de la portière soit imputable au fait d'un voyageur qui, monté dans le wagon au dernier moment, après la vérification des portières, en est ressorti à contre-voie, laissant derrière lui la portière imparfaitement fermée, si en présence d'un pareil fait, *qu'une surveillance attentive n'aurait pas laissé passer inaperçu*, les employés avaient encore le temps de procéder à une dernière vérification absolument indispensable » (3). Et c'est aussi la même obligation qu'affirme le Tribunal de

(1) Paris, 13 avril 1912. S. 93, II.

(2) S. 00, II, 60.

(3) Bordeaux, 12 janvier 1903, S. 03, II, 127

Commerce de la Seine, en 1909, lorsqu'il pose en principe que les préposés des Compagnies sont tenus de faire le contrôle des voitures, même du côté qui est défendu aux voyageurs.

Les préposés des Compagnies de chemins de fer ne doivent donner le signal de départ d'un train que lorsque les portières des voitures sont fermées.

Et ils sont tenus de *faire le contrôle* de la *fermeture* des voitures non seulement du côté réservé au service des voyageurs, mais aussi *du côté situé sur l'entrevoie*.

Dès lors, une Compagnie de chemins de fer est responsable de l'accident arrivé à un voyageur qui, se trouvant dans un train en marche, a été blessé par la portière de la voiture d'un autre train allant en sens inverse, alors que ce voyageur n'a commis ni faute, ni négligence (1).

La jurisprudence va même plus avant : du voyageur en wagon, elle étend sa protection au voyageur sur les quais, c'est-à-dire à celui-là qui peut même n'être qu'un simple passant mais qui n'en aura pas moins droit à des précautions minutieuses de la part de la Compagnie, puisque l'obligation qu'on fait au transporteur est indépendante du contrat.

« Les instructions ministérielles qui prescrivent aux Compagnies de chemins de fer de laisser libre l'accès des quais de la gare aux voyageurs munis de billets, ne sont point exclusives des mesures de

(1) Trib. com. Seine, 22 déc. 1909. D. P. 1910, 3-31.

surveillance indispensables pour la sécurité des voyageurs ; elles autorisent les Compagnies à suspendre momentanément le libre accès des voyageurs en cas de circonstances exceptionnelles, telles qu'affluence inusitée de voyageurs ou incidents imprévus. »

Dès lors, une Compagnie est à bon droit déclarée responsable d'un accident survenu à un voyageur *sur le quai de la gare* par un arrêt qui constate que cet accident a eu pour cause *l'envahissement des quais* de la gare par une foule trop nombreuse et l'absence d'employés disponibles pour contenir cette foule et mettre un peu d'ordre parmi les voyageurs pressés de prendre le train (1).

Et c'est la même pensée qui se dégage, mais plus large encore, de l'arrêt de Montpellier (1905), qui impose aux Compagnies de veiller à la sécurité des personnes étrangères à leur personnel (2) : c'est donc en somme, et par l'étendue

(1) Req. 23 mars 1909. D. P. 1909, 1-422.

(2) Les Compagnies de chemins de fer doivent veiller à la sécurité *des personnes étrangères à leur personnel*, admises dans les gares. Notamment, les personnes occupées au chargement et au déchargement des wagons, ont droit à une entière sécurité, et si les nécessités du service exigent des manœuvres de gare sur les voies où s'effectuent le chargement ou le déchargement, les agents de la Compagnie doivent faire suspendre les opérations avant de commencer les manœuvres. Montpellier, 17 nov. 1905, D. P. 1909-5-19.

minutieuse des devoirs et par le nombre des bénéficiaires, une obligation, sans cesse élargie, de sauvegarder la sécurité dans tous les cas et pour toutes personnes (1).

Et de ce principe l'application sera si rigoureuse que l'on n'admettra plus qu'avec une extrême difficulté l'imprudence commise par les voyageurs: la Compagnie transporteur sera tout de même estimée avoir manqué à son devoir, alors même

(1) Même le Conseil d'Etat reconnaît au préfet de police le droit d'imposer au transporteur un peu spécial qu'est le Métropolitain, « l'obligation d'avoir dans chaque station, pour la surveillance des quais, *le nombre d'agents* nécessaires à la liberté et à la sécurité de la circulation et déterminer le *nombre de garde freins* et contrôleurs dans chaque voiture ou train. *Cons. d'Et.*, 28 févr. 1908 (1^{re} espèce). D. P. 1909, 3-81.

— L'obligation d'installer des *communications téléphoniques* directes entre les stations et les dépendances du chemin de fer, alors que la Compagnie n'établit pas que ces communications puissent être actuellement remplacées d'une façon pratique par un autre système de communications rapides représentant les mêmes avantages. — Même arrêt.

— De soumettre à l'approbation préalable les ordres de service portant instructions pour le personnel relativement à l'*éclairage d' secours*. — Même arrêt.

— D'exiger à la suite de nombreux accidents causés par les dallages en verre poli, que les *dallages* présentent une *surface rugueuse*, tout en laissant au concessionnaire toute liberté pour choisir les moyens de remédier à l'état de choses dangereux qui a été constaté. — *Cons. d'Et.*, 28 févr. 1908 (2^e espèce), D. P. 1908, 3-81.

que en fait, il sera certain que le voyageur aura commis les plus nettes imprudences (1).

**B. Admission de présomptions simples
contre le transporteur**

Nous touchons ici au second effort par lequel la jurisprudence, encore qu'elle affirme toujours le principe délictuel, l'élargit de plus en plus, neutralise ses effets pour le plus grand bien de la victime de l'accident. Pour arriver à la responsabilité délictuelle, il faut la certitude d'un fait qui ait causé un dommage (1382-83 C. civ.). Mais la preuve peut être difficile à faire, ou bien parfois c'est le lien rigoureux entre le fait incriminé et le préjudice qui peut échapper.

La jurisprudence fait entrer dans le débat l'art. 1353 Code civ.; elle crée des présomptions simples contre le transporteur, et tirera de certaines situations mal dégagées, par induction, la conviction du lien de fait dont la preuve aurait fait défaut.

C'est le raisonnement que, dès 1886, fait la Cour de Riom ; l'accident a des causes complexes, qui échappent au public ; on n'exige plus la preuve directe du fait qui a causé le dommage ; il suffit de démontrer que le dommage par sa nature doit

(1) Douai, 13 janv. 00. S. 00. II. 197. Amiens, 10 nov. 96 S. 97-2-274.

avoir pour cause, nécessairement, un acte ou une omission (1).

Et de même la cour de Rouen, en 1898, lorsqu'elle admet que le déraillement ne pouvant provenir que de causes très limitées, imputables d'une manière presque absolue à la Compagnie, est présumée impliquer une faute de la Compagnie; le voyageur fait donc sa preuve, en prouvant le déraillement (2), même au cas où le déraillement peut avoir été occasionné par le fait de tiers (3).

N'est-ce pas enfin, si l'on compare les faits interprétés, une présomption beaucoup plus large qu'admet la Cour de Paris en 1902, en décidant que le simple fait de l'ouverture d'une portière constitue une présomption de faute contre le transporteur, si elle n'est pas contredite par des présomptions plus fortes (4) ?

A considérer les décisions rendues au point de vue des résultats pratiquement ouverts aux victimes, on ne peut s'empêcher d'admirer qu'une évolution pareille ait pu s'accomplir, et que le but auquel tendait la pitié unanime ait été atteint en restant sur la base des mêmes principes qui lui paraissaient si hostiles.

Au demeurant, que craindre ici ? C'est sous

(1) Riom, 96. S. 00. 2-60.

(2) Rouen, 3 décembre 98, S. 1900, II, 57.

(3) Cass. Req., 28 juin 1905. D. P., 1908, I, 172.

(4) Paris, 14 février 1902. S. 09-1-77.

l'effort de l'opinion publique que la rigueur première s'est amendée. Ne doit-on pas trouver là la certitude que la justice toujours attentive, s'adapterait aux circonstances qui se pourraient révéler demain ?

Il semblait donc, et jusqu'à cette année encore, aux esprits les mieux avertis, que si le principe délictuel était ici discutable, une extension si large compensait la rigueur de la base ; que l'œuvre accomplie donnait satisfaction à tous les intérêts et qu'elle durerait.

La responsabilité contractuelle admise.

Mais le principe du contrat veillait pour lui. Admis çà et là par quelques Tribunaux, surtout préféré par la majeure partie des auteurs, depuis l'ouvrage de M. Saintelette, il semble bien que c'est ici un désir d'harmonie juridique qui a contribué à lui rallier la Cour suprême. Il faut justifier, fonder les résultats sur un principe qui les commande. Si la Jurisprudence a récemment fait appel au principe du contrat, ce n'est pas pour modifier des résultats acquis, mais pour les mettre sous le patronage d'une idée qui les consolide. Et puis il faut reconnaître aussi que l'idée, une fois dégagée, d'une obligation de prudence incluse au contrat, pouvait difficilement être désormais négligée. Et c'est ainsi que la Cour de cassation qui, en 1884, écartait résolument l'article 1784 C. civ., comme

inapplicable aux personnes, — qui en 1903, l'écarte encore et laisse en fait, plutôt qu'en droit, la charge de la preuve au voyageur, mais sans plus déjà la fonder sur une base précise (1) admettant déjà implicitement la possibilité du principe du contrat, — dégage en principe en 1911 (2), à propos d'une clause conventionnelle de compétence, et affirme enfin en 1913 (3) que la source de la responsabilité du voiturier doit être prise dans le contrat.

Si nous avons, dans ses grandes lignes, rapporté les stades d'une pareille évolution, c'est d'abord qu'on peut y trouver un exemple admirable d'exégèse juridique.

Et il faut retenir aussi la contribution féconde que peut apporter à l'évolution du droit le secours d'une jurisprudence qui, sans négliger la précision de l'élément légal, mais sans en exagérer la rigueur, sentant d'ailleurs qu'elle a pour tâche de rester en contact avec la vie extérieure, sait faire appel aux textes, pour aider à l'équité, et les interpréter libéralement, sans faire offense au droit.

Et puis, à constater le divorce initial des deux doctrines, à considérer ensuite combien voisines peuvent être leurs conséquences, peut-être aurons-

(1) S. 1904-I-261.

(2) S. 1912-I-73.

(3) S. 1913-I-177.

nous mieux senti que les abstractions logiques ne sont pas le droit ; et que peut être c'est surtout un effort spéculatif qui s'acharne à opposer le délit au contrat, ou à les confondre ensemble. L'intérêt plus actuel, si l'on veut se souvenir du temps où l'on vit, serait peut être à noter les influences réciproques du délit et du contrat. Relever, sous le couvert du délit, une multiplicité de négligences coupables, admettre une infinité d'obligations délictuelles, en dépit du silence de la loi, n'est-ce pas la transformation de la responsabilité délictuelle, sous l'influence et à l'image du contrat ? Aussi larges que peuvent être les prévisions des hommes qui contractent, aussi larges seront les prévisions de la loi générale ; et la défense qu'édicte la loi, de précise et nettement définie qu'elle était, va devenir, une obligation rigoureuse et minutieuse d'agir pour éviter le fait défendu. La responsabilité se multiplie, se pulvérise à l'infini.

Aussi bien, c'est moins de principes à affirmer qu'il s'agit ici que de tendances à réaliser.

Si ce travail accompli sur un principe méritait de nous retenir dans cette étude, si nous avons cherché pourquoi, en dépit de cet effort, un autre principe a triomphé du premier, c'est que ce double stade nous renseigne exactement sur les tendances mises au jour.

L'intérêt de ce débat n'est pas dans les principes invoqués ; ou plutôt le principe n'intéresse que

dans la mesure où il permet de satisfaire les sentiments qui règnent autour de la victime du machinisme. Et ce n'est pas pour elle-même ou parce qu'elle répond plus exactement aux faits, que l'on se réclame de l'une ou de l'autre thèse ; on demande seulement aux bases invoquées de faire plus facile, plus assurée aussi la réparation du préjudice pour le voyageur accidenté.

Nous avons vu que la théorie délictuelle paraissait avoir satisfait cette tendance d'équité. Le même désir va mener les théoriciens du contrat : que vont-ils faire, dans ce but, avec le nouvel appui que leur propose de nouveaux principes ?

CHAPITRE II

LA NOTION D'ACCIDENT. DE VOYAGEURS DANS LE SYSTÈME CONTRACTUEL PUR

Laissant maintenant l'examen des principes en eux-mêmes, nous voudrions rechercher ici pratiquement quelle est la nature de l'accident susceptible de donner lieu à l'application de la théorie admise par la Cour suprême, en l'état de la formule qui en est proposée ; en d'autres termes quelles sont les circonstances qui permettraient d'affirmer entre l'accident et le transport, non pas seulement un lien de coïncidence, mais un lien de connexité indissoluble, ou de causalité.

La théorie est sans doute trop neuve dans son application, pour qu'on puisse dire ou penser d'ores et déjà qu'en dehors de ses motifs juridiques, elle se soit vérifiée à l'épreuve de la pratique ; et les décisions antérieures de quelques tribunaux étaient trop isolées, trop hésitantes aussi pour nous donner l'indication de limites définies. Quant à la doctrine, ce fut plutôt, jusqu'à ce jour,

sa fonction de faire admettre un principe qui justifiait les solutions admises, que d'examiner les conséquences qu'à son tour le principe pourrait produire.

C'est donc surtout à l'aide de la logique qu'il faut préciser comment la théorie va se dégager au contact de la pratique.

L'obligation de « rendre le voyageur indemne »

Le principe dont on part est donc celui-ci : le transporteur n'est pas seulement tenu de transporter le voyageur à destination. L'effet du contrat de transport doit être de « rendre le voiturier garant de la sûreté du voyageur pendant le transport et du chef du transport » (Sainte-lette) (1); ou encore « le voiturier est responsable en vertu du contrat de transport, car il s'est engagé par ce contrat à transporter le voyageur sain et sauf jusqu'au lieu de destination. » (Lyon-Caen et Renault) (2). Et la Cour de Cassation : « La délivrance d'un billet à un voyageur comporte par elle-même et sans qu'il soit besoin d'une stipulation expresse pour cela, l'obligation pour la Compagnie de chemins de fer de *conduire ce voyageur sain et sauf* à destination : dans le cas contraire, il y a manquement de la Compagnie à

(1) *Responsabilité et garantie*, ch. IV, § 3.

(2) *In Traité de Droit Commercial*, t. III, n° 709.

ses engagements, et inexécution de la convention » (1). Et la formule proposée prend toute sa valeur si l'on se réfère aux considérations par lesquelles on y a entraîné le juge : « Etablie pour les choses par des textes spéciaux, a dit en propres termes M. le Procureur général Sarrut, l'obligation de sécurité existe à plus forte raison pour les personnes » (2). Ainsi (et bien que par ailleurs il s'en défende), l'obligation est d'autant plus rigoureuse à l'égard des personnes, que les choses — qui le méritent moins — sont déjà protégées.

La situation réciproque que l'on fait aux parties paraît donc découler du principe contractuel, du contrat de transport — ou tout au moins de l'obligation dont on l'assortit. Au cas d'accident, le transporteur est responsable, pour avoir, dit-on, manqué à son engagement : c'est donc à lui qu'in-

(1) Cass. 27 janvier 1913. S. 1913, I. 177. Cf. Cass. 29 avril 1913. Gazette du Palais, 12 juin 1913.

Nous empruntons leur formule à ces arrêts, bien qu'il ne s'agisse dans l'un que de compétence, et que dans l'autre la nature et la gravité du fait incriminé soient sans doute pour beaucoup dans la sévérité des griefs relevés, partant des devoirs formulés à la charge du transporteur. Nous verrons plus loin comment ces circonstances ne permettent pas de voir là des formules générales et absolues : mais ici nous les retenons comme l'expression la plus complète des conséquences que l'on voudrait faire porter au principe contractuel.

(2) Conclusions de M. le Procureur général Sarrut, in S. 1913. I. p. 179, 3^e col.

combe le fardeau initial de la preuve ; le voyageur a droit *ipso facto* à une indemnité.

Nous verrons plus loin comment le régime du contrat veut qu'on évalue le préjudice. Il nous suffit ici de retenir que le droit du voyageur est né du fait de l'accident, sauf au transporteur à s'exonérer par une preuve. « La distribution de droit des rôles de la preuve est aussi immuable que la distinction de la loi et du contrat » (Saintelette).

§ 1^{er}

L' « Accident »

Et d'abord il y aurait lieu sans doute de se demander ce qu'on entend par *accident* de transport : suffit-il que le préjudice subi par le voyageur soit dû à l'influence plus ou moins longue reçue du fait du transport, — ou faut-il un fait précis, brusquement survenu ?

La difficulté vient ici de ce que le langage commun appelle accidents des faits prolongés, ou confond le fait avec les conséquences lointaines qu'il peut entraîner. Ne faudra-t-il pas dire, par exemple, qu'il y a préjudice occasionné par le transport, dans les cas d'un voyageur atteint d'une fluxion de poitrine dans des délais répondant au temps où a eu lieu le transport, et dans des circonstances permettant de supposer entre les deux un lien de cause à effet ? Que décider

encore des effets constatés dans l'état de grossesse, à la suite d'un voyage effectué ?

La difficulté vient aussi de ce qu'il n'existe pas dans la matière une expression empruntée à un texte — légal ou même simplement jurisprudentiel — qui permette de fixer, d'orienter les idées, comme par exemple la loi de 1898, en matière d'accidents de travail : « *les accidents survenus* par le fait ou à l'occasion du travail... » ; (et dans ce mot « accidents survenus » il semble qu'on pourrait voir avec raison l'intention du législateur de ne sanctionner que les faits brusques).

Si l'on cherche les considérations susceptibles d'inspirer ici une solution qui réponde à la pure théorie contractuelle, il me semble qu'elles pourraient être les suivantes :

1° *D'après le contrat* lui-même, tel qu'il est envisagé, il existe une obligation absolue de sécurité envers le voyageur : il faut le rendre, indemne du chef du transport. Peu importe donc que ce soit un fait brusque agissant immédiatement, ou un fait prolongé et de répercussion lointaine, comme un courant d'air persistant, ou les saccades d'arrêts successifs : si un préjudice se révèle, il sera toujours dû au transport.

On dit bien que, dans ce cas, il y a une imprudence commise par le voyageur ; mais je ne la vois que dans le cas de la grossesse, et peut-être pas suffisante pour faire oublier le devoir de sécu-

rité absolue, sur lequel d'ailleurs la femme a pu compter. Et, par ailleurs, y a-t-il imprudence dans le fait du voyageur atteint de fluxion de poitrine, si par exemple c'est une vitre brisée qui laissait passer l'air, ou s'il y a eu un désir manifesté par d'autres voyageurs et qui s'est imposé ?

Dans ces cas, pour être logique, ne doit-on pas dire que c'est le transport qui a occasionné le préjudice, et que le transporteur est responsable ?

2° *Les évolutions parallèles*, dans des domaines quelque peu analogues, tout au moins quant au but poursuivi, conduiraient, me semble-t-il, à confirmer cette solution.

La Chambre vient de discuter un projet, en matière de responsabilité patronale, étendant la réparation du préjudice du simple accident professionnel, à ce qu'on appelle les *maladies professionnelles*.

Puisque le principe est de rendre le chef d'entreprise responsable, là du fait du travail, ici du fait du transport (et peu importe si c'est au nom de la loi ou du contrat), l'extension ne sera-t-elle pas la même, puisqu'elle répondrait à des tendances toutes parallèles.

§ II

Le fait de transport

La théorie contractuelle s'appliquera-t-elle seulement au fait accompli pendant le transport, c'est-à-dire pendant la circulation du train? — ou bien à tout fait accompli entre la délivrance du billet et le terme du voyage? Faudra-t-il dire ici aussi (et laissant de côté maintenant le sens du mot accident), que sont à la charge du transporteur les accidents survenus par le fait du transport, comme ceux survenus à l'occasion du transport?

La distinction est importante, si l'on considère que le temps de stationnement dans les gares, ou sur les quais peut être long, pour chaque voyageur; que, en tous cas, il est impossible d'invoquer la responsabilité du transporteur, pendant le trajet, sans avoir, soit avant, soit après le trajet lui-même, vécu quelques instants dans la dépendance plus ou moins directe des conditions du transport, — sur les quais et dans l'enceinte de la gare, s'il s'agit de Compagnies importantes de traction, — ou fût-ce même pendant que le véhicule est encore immobile, s'il s'agit d'un petit entrepreneur ou d'un véhicule isolé : voiture ou automobile.

Le voyageur est voyageur, non seulement pendant la durée du voyage, mais encore du moment où son accord avec le transporteur étant d'ailleurs

fait il s'est mis à la disposition de celui-ci et jusqu'au moment où le transport prend fin.

Le transporteur va-t-il répondre de sa sécurité, pendant tout ce laps de temps ?

La solution que peut donner la théorie contractuelle pure me paraît affirmative, et pour deux raisons :

1^o Ici encore, on invoquera sans doute la nature de l'obligation qu'on impose au transporteur aux termes du contrat : sécurité absolue. Et l'on ajoutera au surplus que, dès que le voyageur est sous l'empire du contrat de transport, il est dans la dépendance du transporteur. En fait les conditions de circulation sont modifiées. Dans les gares surtout, la liberté est diminuée, soit par la configuration des bâtiments et quais, soit par leur encombrement. Le transporteur doit donc être responsable, hors le transport, à l'égard de quiconque est devenu voyageur : c'est le développement normal de l'idée initiale.

2^o Et c'est en outre la tendance déjà manifestée, dans nombre d'espèces sous le principe du délit.

Comment la doctrine contractuelle pure voudrait-elle se mettre en retard, par rapport à la doctrine délictuelle, alors que, si on a fait appel à un principe nouveau, c'est précisément pour étayer juridiquement ce qui n'était que des solutions d'espèces, abandonnées à l'arbitraire.

Seulement, qu'on y prenne garde, il n'y aura

plus ici la sauvegarde qu'offrait, dans la théorie antérieurement admise, le jeu alterné de la nécessité de la preuve contre le défendeur et d'autre part des présomptions de faute que l'équité ajoutait au droit. Dorénavant la responsabilité du transporteur existera automatiquement, à moins que parfois il ne prouve la faute du voyageur. Et la preuve de cette faute ne sera-t-elle pas plus difficilement admise dès lors qu'elle va contre les tendances mêmes de la théorie nouvelle ?

Et, par suite, l'équité ne risquera-t-elle pas d'être moins aisément maintenue ?

§ 3.

Force majeure et cas fortuit

Dans quelle mesure vont-ils être admis, l'un et l'autre, pour exonérer le voiturier, sous le régime de la pure théorie du contrat ?

C'est ici, en somme, le centre propre vers lequel converge toute théorie sur la responsabilité : il s'agit de savoir à qui incombera la charge du préjudice qui ne sera dû à la faute ni de la victime, ni d'un tiers. — Et la réponse à cette question est peut-être plus importante ici, puisque déjà, par le jeu des principes, les cas qui seraient simplement douteux, c'est-à-dire de cause inconnue, demeureraient par l'effet de l'obligation de sécurité, à la charge du transporteur.

A s'en tenir aux principes généraux sous le bénéfice desquels on s'est d'abord placé, il est évident que le cas fortuit comme le cas de force majeure devraient intervenir ici comme des causes extinctives de la responsabilité du voiturier.

1448 C. civ. « Il n'y a lieu à aucuns dommages-intérêts, lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit. »

Le voiturier devait transporter et rendre sain et sauf ; l'obligation n'est pas accomplie, mais cela par l'effet des circonstances qui sont seules responsables, et en dépit même de l'accomplissement par le débiteur de ses devoirs ; il doit donc être exonéré. C'est au surplus le résultat auquel aboutit la théorie classique du cas fortuit ou de la force majeure, fait de la nature et du hasard, ou fait de l'homme, ou inversement, selon les auteurs, tous deux agissant du moins comme des « événements que l'on ne peut prévoir, et auxquels on ne peut résister, quand même ils seraient prévus » (1) « événements indépendants de la volonté humaine, et auxquels on ne saurait résister, bien que la possibilité de leur réalisation ait pu se présenter à l'esprit des contractants lors du contrat (2) ».

(1) *Laurent*. Principes du Droit civil français. T. XVI, p. 320.

(2) *Sentenac*. Force majeure et cas fortuit dans les trans-

L'action exonératrice de ces deux événements serait d'autant plus impérieuse ici que, si la loi ne distingue pas entre eux d'une façon générale (1), il faut remarquer avec M. Féraud-Giraud que auprès des articles 97 et 98 du C. Com. prévoyant seulement le cas de force majeure pour exonérer le commissionnaire de transport, « l'article 1784 C. Civ. place sur le même rang la force majeure et le cas fortuit en indiquant les obligations du voiturier ; cela doit faire tout au moins disparaître en nos matières la distinction qu'on a essayé d'établir entre le cas fortuit et la force majeure » (2).

Mais, à cette conception classique ne va-t-on pas préférer une théorie moderne et séduisante, dont même la place semble déjà faite, dans notre matière ?...

Il n'y a, dit en substance M. Exner, dans la société actuelle, que deux groupes de faits susceptibles d'exonérer le débiteur qui n'aura pas exécuté son obligation.

a) ou bien un *événement extérieur*, en dehors

ports par chemins de fer *passim*. — Sourdat dans son traité de la responsabilité (tome I n° 645) donne une excellente définition : « On entend par cas fortuit et force majeure tout accident provenant d'une cause étrangère à l'obligé, indépendant de la volonté, et qu'il n'a pu ni prévoir, ni empêcher ».

(1) *Baudry-Lacantinerie et Barde*. Traité des obligations, t. I, p. 403.

(2) *Féraud-Giraud*. Code des transports des marchandises et voyageurs par chemins de fer, II, n° 860.

de l'entreprise, vient imposer sa force au débiteur, sans que ce dernier puisse s'en rendre maître : (une inondation, la foudre, etc...) C'est la force majeure ;

b) ou bien un *événement intérieur*, surgissant brusquement dans l'entreprise elle-même, qui empêche le débiteur de remplir son obligation. C'est le cas fortuit. Il viendra, par exemple, du vice de construction d'une machine ; toujours il aura sa cause dans les conditions de l'exploitation elle-même.

Sous un arrêt, M. Josserand a analysé cette formule nouvelle. « Depuis quelques années, sous les efforts de la doctrine, les expressions « cas fortuit » et « cas de force majeure » tendent à revêtir des significations plus précises et à figurer un contraste plus saisissant. Le cas fortuit s'accuse de plus en plus comme l'évènement qui se produit à l'intérieur de l'entreprise, qui est dû à l'objet dommageable, abstraction faite de toute intervention venue du dehors, tandis que la force majeure consiste précisément dans cette intervention d'une force extérieure, d'une force étrangère qui fait irruption dans l'entreprise, qui dirige la chose dans un sens dommageable. Tandis que l'accident fortuit qui ne peut être rattaché à aucune cause certaine et précise, qui est le produit spontané de l'entreprise ou de l'objet dommageable, garde un caractère anonyme, le préjudice dû à la force majeure est dans un rapport direct de

causalité avec une force extérieure et toute puissante à laquelle on ne peut évidemment demander de comptes, mais qui agit ostensiblement » (1).

Le caractère du cas fortuit serait donc d'être « une cause interne, se manifestant dans le corps même de l'entreprise, mais s'y manifestant d'une manière anonyme, sans qu'on puisse dire souvent quel organe précis de cette entreprise a provoqué l'accident. Malgré cela, le cas fortuit apparaît ainsi bien nettement délimité quant à l'espace dans lequel il pourra naître. Il est circonscrit à l'entreprise elle-même et ne peut pas s'imaginer en dehors d'elle » (2).

Nous voyons ainsi s'élargir considérablement le domaine de la force majeure, tandis que se précise et s'accuse le sens du cas fortuit, si bien que la première englobe en elle la presque totalité des causes impossibles à prévoir et à empêcher, tandis que sous le nom de cas fortuit on détache un groupe de faits que l'on confondait autrefois, tout au moins pour leur effet libératoire, avec la force majeure.

Ainsi conçu, le cas fortuit conservera-t-il la même vertu exonératrice qu'on lui accordait autrefois ?

Il serait téméraire de le penser.

(1) *Josserand*, au Dalloz, 1900, II, 291.

(2) *Sentenac*. Cas fortuit et force majeure dans les transports par chemins de fer, p. 38.

Il suffira d'ailleurs de se rappeler les applications que la loi a pu faire déjà de l'idée : l'effet de l'accident arrivé fortuitement, c'est-à-dire par l'effet de l'entreprise, — sous le régime de la loi de 1898 (1) — comme aussi dans certaines lois étrangères : loi fédérale suisse du 1^{er} juillet 1875, art. 1 et 2, du 25 juin 1881, art. 2, 3 et 7.

Et l'on trouvera encore une application de cette théorie, dépouillant le cas fortuit de son ancien effet libératoire, dans quelques décisions de la jurisprudence. « Attendu, dit un arrêt de la Cour du Luxembourg, qu'un accident qui arrive fortuitement dans une installation dangereuse n'est pas nécessairement un cas de force majeure ; que, notamment l'accident arrivé fortuitement ne peut pas être assimilé à cette dernière, quand l'événement provient de l'installation elle-même, d'un risque inhérent d'une manière absolue à cette installation et au travail, et d'une cause connue ou fatale de ce dernier, et non d'un fait étranger, et lorsque le patron a connu les dangers des installations faites dans son intérêt exclusif » (2).

(1) Cf. Circulaire du Garde des Sceaux, 10 juin 1899. Voir aussi les paroles prononcées par le rapporteur M. Tolain, lors de la discussion de la loi de 1898 au Sénat. *Journal Officiel*, Sénat, 19 mars 1898, p. 289.

(2) Cour supr. de Justice du Luxembourg, 27 nov. 1884. S. 1885-4-30 et même Cass. Chambre des Req., 3 déc. 1890. D. 92-1-127.

Il semble dès lors qu'on doive être fatalement amené à faire agir tout ce qu'on groupe sous cette idée du « cercle de l'entreprise » (Exner), non plus comme une cause d'exonération, mais comme une cause de responsabilité, consacrant ainsi la charge née du contrat.

Spécialement, dans le contrat de transport, si l'on veut trouver une justification dans les textes, on n'aura qu'à négliger l'article 1784, pour relire les articles 97 et 98 du Code de commerce. Le commissionnaire de transport est garant « de l'arrivée des marchandises dans les délais déterminés ; hors le cas de force majeure », — garant de leurs « avaries ou pertes..., s'il n'y a stipulation contraire ou force majeure ». Cela ne revient-il pas à dire que l'accident arrivé fortuitement, par l'effet du cercle de l'entreprise n'exonérerait plus le voiturier, — si tant est même qu'un effort nouveau soit utile, et que le résultat ne soit déjà atteint par la tendance à faire sortir de l'obligation née du contrat une présomption de faute équivalente à celle de l'article 1384, et fondée comme elle sur les responsabilités inhérentes à l'entreprise (1).

(1) Cf. M. *Josserand* : « Le cas fortuit laisse subsister parfaitement intact, à notre avis, le fondement de la responsabilité que l'art. 1384 met à la charge du propriétaire. »

Et de même Besançon, 15 décembre 1909. S. 1910, II, 174.

« Attendu que celui qui a la garde de la chose ayant causé

Le raisonnement nous est d'ailleurs proposé par M. Thaller à propos du transport des marchandises pour l'hypothèse où « c'est des conditions de l'exploitation elle-même que procède l'accident (défaut de la voie ferrée qu'entretient le voiturier, du matériel, du personnel d'employés, voire du personnel étranger reçu dans le service et que le voiturier doit surveiller, etc.). Il est probable que c'est à ces causes que les partisans des classifications anciennes réservent la désignation de cas fortuits. C'est en cela aussi qu'ils ont tort, s'ils veulent poser en règle que le transporteur n'en est pas responsable. Le contraire est plus exact. Les Anglais n'admettent à la décharge du voiturier que « le fait de Dieu et des ennemis de la reine » ; ils rejettent toute cause d'exonération, se rapportant à des faits survenus dans l'exploitation.

un dommage à autrui est responsable de plein droit, en vertu d'une présomption de faute établie par l'art. 1384. . ; qu'à bon droit les premiers juges ont reconnu en principe que la Compagnie était responsable... ; qu'il ressort, en effet, des débats que l'accident a eu pour cause la mauvaise disposition dans un wagon, du tapis en caoutchouc qui se trouvait relevé en bourrelet à l'entrée de ce wagon... ; que vainement la Compagnie appelante invoque, pour s'affranchir de toute responsabilité le fait d'un tiers, d'un voyageur qui, en soulevant le tapis, aurait formé le bourrelet, cause de l'accident ; qu'en admettant que le sieur V..., dont l'intervention aurait, du reste, été rendue inutile par la présence et l'intervention d'agents de la Compagnie, ait commis une faute, la Compagnie n'en resterait pas moins responsable, aux termes de l'article sus-visé, sauf pour elle s'il y a lieu à exercer un recours contre ce tiers... »

Cette même conception est mise en valeur par la loi du 9 avril 1898, laissant à la charge du patron, sans distinction de faute véritable, les accidents d'usine survenus « par le fait du travail et à l'occasion du travail » (1).

C'est le cas de s'attacher à la responsabilité du fait des choses et du fait des préposés, analysée surtout à la dernière époque (2).

Et si M. Thaller se défend d'assimiler les voyageurs aux marchandises, pour ce qui est du fardeau de la preuve, et proteste contre une présomption générale, même de fait, en faveur du voyageur (échappant ainsi à l'emprise rigoureuse de la théorie contractuelle pure), comment un partisan du principe contractuel tel que nous l'avons exposé, refuserait-il de consacrer cette conception du cercle de l'entreprise, pour en imputer au voiturier la responsabilité ?

(1) « On répond, dit encore *M. Thaller*, d'après l'article 1384, des choses que l'on a sous sa garde, de même que du fait des préposés que l'on emploie. Lorsqu'on monte une entreprise, on se porte garant de la valeur de l'outillage dont on fera usage, on certifie l'appropriation des divers éléments de son matériel aux résultats qu'ils doivent accomplir, on répond des agents qu'on emploie, on répond de l'innocuité des autres personnages que le trafic amènera dans l'entreprise. » *Thaller*, *Traité Elém.* n° 1198.

(2) *Thaller*, *Traité Elém.* Droit commercial, 4^e éd., p. 603.

— Et l'on trouverait de cette tendance une application légale à notre matière dans la loi prussienne (du 3 novembre 1838) : « Les entreprises de transport sont responsables... Elles ne peuvent s'affranchir... qu'en prouvant que le dommage est arrivé... ou par un *accident extérieur inévitable*. »

Il sera donc vrai de dire que la force majeure seule exonérera, et que la notion de l'accident cas fortuit interviendra, au contraire comme une cause de responsabilité.

Encore la force majeure exonèrera-t-elle dans le cas seulement où le fait extérieur sera demeuré entièrement indépendant des répercussions de l'entreprise ; — mais il ne pourra plus sans doute en être de même, pour peu que l'entreprise en ait aggravé l'effet : ainsi lorsque l'inondation suffisante à elle seule pour constituer la force majeure verra agir auprès d'elle un fait susceptible d'être prévu (dans l'espèce une grève) et imputable au cercle de l'entreprise, on confondra les causes, dans les effets qu'elles produisent : et l'effet libératoire de la force majeure risquera par contre-coup d'être lui-même compromis (1).

§ 4

Le fait de la victime

S'il est une circonstance qui implique par elle-même la reconnaissance de la responsabilité à la charge de la victime, c'est sans doute celle qui révèle que la victime est aussi l'auteur du préjudice. Mais si on pose, en regard, et par avance, une obligation de « garantie », de « sécurité *abso-*

(1) Cf. Cour d'Angers, 30 avril 1912 ; C. de Rouen, 15 novembre 1911. Gaz. Trib., 9 janvier 1912.

lue » à la charge d'une personne, tenue de *rendre indemne* celui qui s'est placé sous sa protection, le fait de la victime ne devra plus être considéré isolément, — mais rapproché des conditions dans lesquelles il a pu se produire : il sera excusé, provoqué peut-être par les circonstances voisines ; même s'il est indépendant, on cherchera auprès de lui, s'il n'y a pas dans l'inaction du milieu par exemple ce que l'on appellera des causes négatives, auxquelles on pourrait attribuer une part dans la responsabilité, ne fût-ce que pour l'avoir rendue possible. Et l'acte de la victime perd ainsi de son importance première.

Déjà dans la théorie délictuelle, nous avons relevé cette tendance.

« Il importe peu, dit la Cour de Douai, que le voyageur se soit appuyé sur la portière » (et c'était là le fait origine de l'accident), « un pareil fait ne pouvant constituer de sa part une imprudence, puisque la portière régulièrement fermée aurait dû résister à une pression de cette nature. » (1).

Et plus nettement encore l'arrêt de la Cour d'Amiens :

« Lorsqu'un jeune enfant, monté dans un wagon muni d'une serrure autoclave, est tombé de ce wagon sur la voie, la portière s'étant ouverte, la Compagnie est responsable de l'accident, non seulement si la serrure fonctionnait mal, mais encore si *l'accident a été occasionné par la jeune victime qui aurait amené l'ouverture de la porte en appuyant, soit volontairement, soit même inconsciemment, sur la pression intérieure de la serrure* (2). »

(1) S., 1900, II, 197.

(2) S., 1897, II, 274.

De telles décisions (1) qui, dans la théorie délictuelle, n'allaient pas sans une sérieuse extension des textes, ne seront plus excessives dans la théorie contractuelle dès lors que l'obligation procédera du fait même du contrat.

§ 5

Le fait des tiers

L'incidence de la responsabilité qui découle du fait des tiers paraîtrait ne pas devoir prêter à discussion, tout au moins au regard des faits.

Et pourtant ici encore la doctrine a formulé l'opinion rigoureuse que l'on pouvait à peine craindre. Partant de la conception que le contrat donne aux voyageurs une garantie illimitée de sécurité, M. Sainctelette prétend que le fait des tiers incombe au transporteur qui serait responsable, par exemple, de l'assassinat commis en cours de route sur un voyageur: « Entrepreneurs de transport, vous devez garantir le voyageur contre les attaques criminelles que le mode de transport pratiqué par vous ne rend que trop facile, et c'est à vous de chercher et de trouver les moyens de suppléer à la police absente... » (2).

En harmonie avec cette affirmation, on proposait même une assimilation avec l'aubergiste, garant de la sûreté de son auberge, sauf dans le

(1) Cf. aussi. Paris, 16 décembre 1873, D. 74-2-126.

(2) Sainctelette. *Op. cit.*, p. 101, § 13.

cas de vols faits *avec force armée* ou autre force majeure (1954, C. civ.).

Le voyageur, envers lequel, quoi qu'on en dise, la prestation essentielle consentie est le transport, aurait été protégé à l'égal de l'hôte qui demande à l'aubergiste de lui assurer un repos paisible et sans troubles!

On voit l'excès de cette théorie.

Elle a été cependant adoptée pendant longtemps par le Tribunal de Commerce de la Seine : « Le transporteur, décidait il, est tenu d'assurer la sécurité des voyageurs qu'il transporte ; et le voyageur n'a pas à rechercher à qui incombe la responsabilité de l'accident survenu en cours de route ; le transporteur est responsable à son égard, même lorsque l'accident provient du fait ou de la faute d'un tiers » (1). Et sans doute il prévoyait que le

(1) Trib. de Comm. de la Seine, 19 avril 1890 ; 8 août 1891 ; 8 mars 1894. — Le Droit — 11 mai 1890 ; 13 septembre 1891, 7 avril 1894 :

« Le Tribunal,

» En la forme, reçoit la Société coopérative Les Ternes, opposante au jugement contre elle rendu par défaut .. ;

» Sur la demande principale :

» Attendu que la demande sur laquelle est intervenu le jugement précité tend au paiement de la somme de 600 francs pour réparation du préjudice subi par le demandeur dans un accident de voiture ;

» Attendu que, le 29 mai 1893, demoiselle Le Laidier, qui se trouvait dans une voiture de la Société coopérative Les Ternes a été jetée à bas de cette voiture et précipitée sur la chaussée, par suite d'un choc de cette voiture avec un omnibus de la Compagnie générale ;

voyageur pourrait demander garantie au tiers ; mais si le tiers était introuvable, alors même qu'on serait certain que l'accident était dû à la faute d'un

» Attendu que, dans sa chute, la demanderesse a été blessée ; que la toilette qu'elle portait a été détériorée et que divers objets lui appartenant ont été endommagés ;

» Attendu que la Société Les Ternes soutient que l'accident ne serait pas son fait, mais celui de la Compagnie générale des Omnibus ; que, par suite, elle ne devrait rien à demoiselle Le Laidier ;

» Mais attendu que le transporteur est tenu d'assurer la sécurité du voyageur qu'il transporte ;

» Que celui-ci n'a pas à rechercher à qui incombe la responsabilité de l'accident survenu en cours de route ;

» Que demoiselle Le Laidier se trouvant au moment de l'accident dans une voiture de la Compagnie Les Ternes, la responsabilité de celle-ci à l'égard de la demanderesse est donc absolue ;

» Et attendu que, par suite de l'accident dont s'agit, demoiselle Le Laidier a eu le pouce foulé ; que cette blessure l'a mise dans l'impossibilité... ;

» Que le Tribunal estime qu'une somme de... sera l'équitable réparation du préjudice qu'elle a ainsi éprouvé ;

» Qu'il convient, dès lors, de contraindre la compagnie « Les Ternes » au paiement de la dite somme.

» Sur la demande en garantie :

» Attendu que des débats et de l'instruction il appert qu'au moment où l'accident sus-mentionné s'est produit, la voiture de la Compagnie « Les Ternes » montait le boulevard Malesherbes tenant la droite de la chaussée à un mètre cinquante centimètres environ du trottoir, tandis que l'omnibus, venant en sens inverse, suivait la voie ferrée du tramway ;

» Que le choc ne se serait pas produit si le cocher de cette voiture avait pris sa droite, comme le prescrivent les règlements de police en vigueur ;

tiers, et que le voiturier y était étranger, l'accident restait à la charge du voiturier coupable seulement d'avoir transporté la victime !

Il a été même jugé, toujours par le Tribunal de Commerce de la Seine, alors que la victime avait appelé au procès tant son transporteur que le tiers, auteur de l'accident, que même si l'accident était survenu par le fait d'un tiers, *le voiturier est solidairement responsable (1) avec ce tiers, vis-à-vis du voyageur*, sauf son recours...

C'était donc, même en l'état d'une faute certaine et de la présence de l'auteur responsable,

» D'où il suit que les causes de l'accident sont imputables à ce dernier et que dès lors la Compagnie générale des Omnibus en est responsable ;

» Par ces motifs,

» Déboute la Société coopérative Les Ternes de son opposition au jugement du dit jour 1er septembre 1893 ;

» Ordonne que ce jugement sera exécuté selon sa forme et teneur, nonobstant ladite opposition, mais à concurrence de la somme de 450 francs de principal et des dépens ;

» Et condamne la Société coopérative Les Ternes aux dépens de cette partie de l'instance ;

» Condamne la Compagnie générale des Omnibus à garantir et indemniser. . »

(1) Trib. de Comm. de la Seine, 21 juin 1893 ; in *Le Droit*, 19 juillet 1893 :

« Le Tribunal,

» Attendu qu'il est établi que le 10 octobre 1892, sur la place du Palais Royal, demoiselle Renaudot, qui occupait une voiture de la Compagnie l'Urbaine, portant le numéro

imputer au voiturier une faute ou une part de faute, en dépit de la contradiction des faits !

D'autres décisions ont cependant admis que le transporteur qui n'a pas commis de faute ne peut être rendu responsable du fait d'un tiers. Mais c'est

12230, fut blessée par suite d'une collision entre ladite voiture et une voiture appartenant à Nohaut ;

» Qu'elle demande, en conséquence, réparation solidaire du préjudice qui lui a été causé, tant à la Compagnie l'Urbaine qu'à Nohaut ;

» En ce qui touche Nohaut ;

» Attendu que ce défendeur n'a pas comparu, ni personne pour lui, mais statuant tant à son égard d'office qu'en ce qui touche la Compagnie l'Urbaine ;

» Attendu que cette Compagnie soutient que l'article 1784 C. civ., qui dispose que le voiturier est responsable de la perte et des avaries des choses qui lui sont confiées, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont été perdues ou avariées pour cause de cas fortuit ou par force majeure, ne s'applique qu'aux choses inertes et non aux personnes, et que le seul article applicable en l'espèce serait l'article 1382 du même Code, lequel mettrait à la charge de demoiselle Renaudot la preuve que le dommage à elle causé provient d'une cause qui lui soit imputable à elle Compagnie l'Urbaine ;

» Qu'en l'espèce, la responsabilité de l'accident survenu à la date sus-indiquée incomberait à Nohaut ;

» Que la demande de demoiselle Renaudot, en ce qui la concerne, serait donc mal fondée et devrait être repoussée ;

» Mais attendu que, sans qu'il y ait lieu de rechercher si la demande de demoiselle Renaudot doit procéder de l'article 1784 ou de l'article 1382 du Code civil, il est constant que, par le fait de l'occupation par la demanderesse d'une voiture de la Compagnie l'Urbaine, un contrat de transport s'est formé entre cette Compagnie et demoiselle Renaudot ;

sur le principe délictuel qu'ils s'appuient pour décider ainsi, et leur solution, si elle est conforme au principe qui veut qu'une faute soit prouvée pour mettre en jeu la responsabilité, ne serait point d'accord avec le principe qui, voulant que le voiturier ait garanti la personne contre *tous* les risques de la route, doit par là-même décider qu'il devra une indemnité, quelles que soient les origines de l'accident.

Je sais bien aussi que certains partisans de la théorie contractuelle inclineraient à exonérer le voiturier du fait du tiers. Mais nous avons vu que

» Que la Compagnie s'engageait à transporter celle-ci, en veillant à sa sécurité; et à la déposer saine et sauve à l'endroit qu'elle avait désigné au préposé de la Compagnie;

» Et attendu qu'il est constant que, par le fait de l'accident survenu, le contrat dont s'agit n'a point reçu sa complète exécution;

» Que si la Compagnie l'Urbaine prétend que c'est sur le fait de Nohaut qu'elle a été mise dans l'impossibilité de remplir son engagement, il lui appartient de prendre telles mesures qu'elle avisera au regard de ce dernier, mais qu'elle n'en est pas moins tenue, n'ayant pas exécuté le contrat dont s'agit, d'indemniser solidairement avec Nohaut, demoiselle Renaudot des dommages qu'elle a éprouvés et dont le Tribunal, à l'aide des éléments dont il dispose, fixe l'importance à la somme de 1.000 francs;

» Par ces motifs;

» Condamne solidairement l'Urbaine et Nohaut à payer à demoiselle Renaudot la somme de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts;

» Et condamne les défendeurs aux dépens. »

des arguments d'une portée générale voulaient maintenir la responsabilité à la charge du transporteur, quoi qu'il en fût ; et il faut bien reconnaître que, si c'est l'extrême rigueur, c'est aussi la parfaite logique.

§ VI

Les clauses limitatives ou extinctives de la responsabilité

« On ne peut valablement convenir qu'on n'aura pas à répondre de ses fautes délictuelles, ou quasi-délictuelles (1). On peut valablement convenir qu'on ne sera pas garant de ses fautes contractuelles. » (Saintetelette).

Il semblerait donc qu'ici du moins le régime du contrat despotique va pouvoir de lui-même, et par le jeu naturel de ses principes, amender sa rigueur ; et qu'un accord de volontés expresses doit dépouiller de tout effet, et mettre à néant, ce qui n'est qu'une volonté présumée.

(1) Cf. M. Suzet. *In* Revue critique 1883, p. 596, sq. Dans les théories qui assignent à la responsabilité une cause délictuelle. (l'art. 1382), « les clauses contraires n'étaient pas à redouter ; dans ce système, leur nullité me semble incontestable. » *Ibid*, p. 640. *Sic* Planiol : « les clauses sont considérées comme toujours nulles en matière de délits, parce que les devoirs légaux, que sanctionne l'art. 1382, sont d'ordre public. » *Traité élém.*, II, n° 882.

Même dans le cas de l'art. 1733 C. Civ. qui repose sur une présomption de faute, et sévèrement organisée par la loi (puisque'on ne peut y échapper que par trois moyens limitativement déterminés (1), on admet que le bailleur peut expressément, ou même *tacitement* renoncer au bénéfice de cette présomption ; ainsi par la convention que les primes d'assurances seront payées ou remboursées par le preneur (2).

Ne doit-il pas en être de même *a fortiori* de la responsabilité du transporteur, qui, pour les transports de voyageurs, n'a son siège ou sa formule dans aucun texte spécial ?

MM. Lyon Caen et Renault décident que la clause par laquelle le transporteur s'exonérerait de sa responsabilité est valable au regard des personnes comme elle doit l'être d'après eux au regard des marchandises, et pour les mêmes raisons : on peut s'exonérer de ses fautes, pourvu qu'il n'y ait ni dol, ni faute lourde. C'est la seule limitation juridiquement nécessaire qu'ils formulent, estimant d'ailleurs et avec raison que l'existence de la faute lourde doit être plus facilement admise

(1) 1733 C. civ. « Il (le preneur) répond de l'incendie, à moins qu'il ne prouve : que l'incendie est arrivé par cas fortuit ou force majeure, ou par vice de construction, ou que le feu a été communiqué par une maison voisine. »

(2) Cass. Req , 28 janvier 1868, D. 68-1-403.

pour les personnes, car le voiturier doit être plus soigneux (1).

Ainsi, d'après cette doctrine très libérale, la clause d'irresponsabilité serait valable, au regard des accidents de personnes, et produirait tout l'effet contenu dans son texte.

M. Sainctelette réproouve au contraire ces clauses d'exonération, bien qu'il les admette en général entre co-contractants. « ...Mais il n'est point permis de convenir que le voiturier ne sera pas tenu du mal fait au voyageur par la négligence de lui-même ou de quelqu'un de ses agents. Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance est une lésion de l'ordre public que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites. » Et il ajoute, en conséquence, qu'on ne peut ici ni supprimer, ni graduer la responsabilité. « Précisément parce qu'elle est protégée par la loi d'ordre public, la sûreté des personnes, à la différence de la sûreté des choses, ne se gradue pas. Elle est ou elle n'est pas ; on ne la garantit pas à demi ou contre de certains périls seulement » (2).

Cette théorie, bien rigoureuse en son point de départ, s'amende cependant quand M. Sainctelette admet tout au moins ces clauses à produire un renversement de la preuve : (nous verrons plus

(1) Lyon-Caen et Renault. *Traité droit comm.*, III, n° 715.

(2) *Sainctelette, op. cit.*, p. 103-104.

loin comment se pourrait concilier cette antinomie apparente d'une clause déclarée nulle, et cependant admise à produire un effet déterminé). C'est d'ailleurs le régime que nous proposait aussi la jurisprudence (1). On pouvait même espérer que cette efficacité tout au moins relative serait retenue par les adeptes eux-mêmes du pur régime contractuel si un nouvel élément n'était intervenu avec la loi du 17 mars 1905. Le nouvel article 103 du Code de commerce, après avoir formulé le principe de la garantie du transporteur relativement aux choses édicte en effet : « Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle. »

De ces termes très nets ne faut-il pas, plus encore que pour l'article 1784 C. civ., craindre une extension au régime des personnes ? Si en effet, l'obligation de sécurité est admise sans texte spécial pour les personnes, et si même on précise qu'elle est plus impérieuse, et doit être plus exactement remplie, n'est-il pas logique de penser que la défense de s'exonérer de la responsabilité formellement prescrite pour les marchandises par la loi Rabier, s'imposera, et de plus fort, à l'occasion des personnes.

Ainsi à adopter dans son intégrité le principe qui impose au transporteur la garantie de *tous* les

(1) Cf. au chap. des Amendements proposés

accidents, on en arriverait logiquement à supprimer ce palliatif que Sainctelette lui-même voulait apporter dans la prohibition des clauses d'irresponsabilité : les clauses d'exonération, sous quelque forme, et dans quelques pièces qu'elles se trouvent, *seraient nulles* à l'égard des personnes comme elles le sont pour les marchandises.

Nous avons, dans l'examen de ces différents états, essayé de dégager la notion de l'accident de voyageurs, à la simple lueur de la formule proposée et des conséquences qu'elle produit ou qu'elle implique, — un peu comme un médecin examine la façon dont un tempérament se comporte en face d'un traitement déterminé au cours d'événements différents.

Et nous pouvons sans doute, maintenant, définir l'accident de transport au regard de ce principe.

Etant donnée l'obligation pour le transporteur de conduire le voyageur sain et sauf à destination, on devrait considérer comme accident de transport toute manifestation brusque ou lointaine, — d'un fait arrivé entre la naissance et la fin du contrat de transport — en particulier tout fait survenu dans l'exploitation, — pourvu que la victime n'en soit pas l'auteur, — quelle qu'elle ait pu être d'ailleurs la part des tiers, — et sans que le transporteur puisse s'exonérer des conséquences de l'accident.

La responsabilité serait rigoureuse, permanente.

et n'aurait pour cause de libération que la force majeure et l'imprudence de la victime (1).

Considérée en elle-même, la théorie que nous venons d'examiner est intéressante pour l'orientation que peut recevoir une situation juridique, lorsqu'on veut la soumettre à la volonté présumée des parties. On dit : l'on a trop négligé le contrat, l'on a raisonné comme s'il n'existait pas. Et on lutte pour lui rendre sa place. Mais, par une évolution curieuse, au moment où elle se découvre, il semble que la volonté des parties soit plus compréhensive qu'un rapide échange ne permettrait de le supposer, plus minutieuse dans ses détails, plus impérieuse dans ses exigences.

On ne fait que la présumer, puisqu'elle ne s'est jamais expressément manifestée ; — (et sans doute on n'a pas tort de soupçonner un désir et une intention réciproques) : mais tout de suite on les impose, comme des droits et des devoirs inéluctables, — on prend texte, pour faire apparaître cette volonté, d'une situation légale, établie pour d'autres cas (2) ; pour lui donner valeur obligatoire, on la rapproche d'autres prescriptions établies par la loi (3). Et ainsi cette volonté des parties, qu'on

(1) Jug. Trib. Com. Seine, 1893.

(2) Cf. les conclusions de M. le Procureur Général Sarrut, et les considérations tirées de l'art. 1784, C. civ.

(3) Cf. la tendance vers la présomption de l'art. 1384, notamment à propos du cas fortuit.

prétendait être seule à l'origine du fait, se conçoit et ne devient ferme qu'en empruntant sa vertu à la loi. « La convention cesse d'être en réalité une convention, un libre accord des volontés individuelles, pour devenir un acte public, un acte d'autorité renfermant des clauses forcées, et produisant des obligations auxquelles les parties n'avaient pas songé — de véritables obligations légales (1) ».

Et c'est un stade curieux dans le développement du droit que cette modification apportée à la volonté individuelle par l'exemple ou l'effet de la volonté générale... Ainsi quand la volonté se croit seule maîtresse, quand la loi des parties prétend se substituer à la loi générale et la liberté à l'autorité, c'est alors que reparaît la force impérative de la loi, qui avait été la source du droit à l'origine et qui tend maintenant à la discipline.

Mais pour en rester à notre espèce, il faut retenir que sous l'égide de cette formule « transporter sain et sauf », l'interprétation que l'on a faite du contrat a sans doute débordé l'intention des parties ; — que sans chercher ici quelle est l'étendue véritable de l'obligation du voiturier, la théorie proposée « violente le contrat de transport », du moins par sa rigueur ; — et cela apparaît surtout si on cesse de penser aux grandes Compagnies

(1) Thaller et Jossierand. Les Transports, p. 775.

pour songer à des voituriers de moindre envergure (1), — pour lesquels la sécurité sera parfois peut-être plus difficile à assurer et le devoir qu'on leur propose, plus impossible à assumer.

On sentira alors que, si on a violenté le droit pour consacrer certaines tendances, on en a dépassé les limites, si bien qu'il ne reste même pas l'excuse d'avoir introduit plus d'équité.

C'est donc sans doute qu'on a fait à la volonté des parties un crédit trop aveugle ; mais peut-être suffira-t-il d'y apporter quelques tempéraments de fait, pour sentir de nouveau l'air circuler dans le régime qui devrait le mieux sauvegarder la liberté.

Nous allons examiner ceux qu'on nous propose.

(1) Ainsi les loueurs de voitures ou les loueurs d'automobiles dans Paris.

CHAPITRE III

LES AMENDEMENTS PROPOSÉS

En présence des conséquences excessives que nous venons de voir, — et dont la formule « rendre sain et sauf » est d'ailleurs très logiquement responsable, la majeure partie des auteurs qui ont abordé la question s'abstiennent de suivre la rigidité dont M. Sainctelette ne se départit pas. Il ne faut pas s'étonner, sans doute, que celui qui le premier a nettement conçu cette idée et qui lui a donné une base dans le fondement général de la responsabilité, ait voulu s'en tenir jalousement à son principe ; cultiver une idée et la pousser jusqu'à l'excès, est une attitude bien humaine, surtout quand on n'a pu en voir les répercussions pratiques.

Une réflexion prolongée davantage, un amour-propre moins aveugle, seront meilleurs conseillers.

La réalité surtout doit nous mettre en garde, nous avertir des exagérations de l'esprit.

Pour rendre possible la conception précédente,

sentant bien qu'elle ne pouvait supporter l'épreuve de la pratique, les tribunaux ont fait implicitement déjà des atténuations, on peut penser qu'ils sauraient en apporter d'autres, en regard des situations de fait qui se révéleraient, mais ce ne sont là que des solutions d'espèces sans lien entre elles. Il faut donc en chercher l'expression dans les auteurs, dont c'est le rôle d'aider à fixer les formules du droit avant que les tribunaux ne l'appliquent.

§ 1^{er}

Formules générales

Si nous cherchons les efforts qui ont été faits par la doctrine pour ramener à de plus équitables limites la théorie contractuelle, ils peuvent se grouper sous deux tendances générales, avec tous une préface commune.

Ils prennent tous comme point de départ l'article 1784 du Code civil, dont ils font un argument d'analogie par *a fortiori*, ou tout au moins l'article 1147, dans lesquels ils veulent lire la charte générale applicable à l'obligation du transporteur comme aux autres obligations ; mais ils ne prétendent plus, avec M. Sainctelette que le transporteur doive garantir la sécurité des voyageurs contre tous les accidents possibles, ni qu'il soit tenu d'une obligation *in abstracto* et dont la rigueur le soumettrait à une responsabilité cons-

tante ; on sent bien que ce sont là des formules trop absolues ou trop abstraites pour un principe qui doit s'apprécier *in concreto* et dans des espèces de détail.

Et ce sera, dès lors, soit sur le temps que dure l'obligation, soit sur l'étendue des faits précis qu'elle peut garantir, que se fera la tentative pour réconcilier la formule avec la réalité.

A. Étendue de l'obligation

Sur l'étendue de l'obligation, le critérium que MM. Guy (1) et Féolde (2) proposent tous deux, de façon très sensiblement semblable, peut se ramener à ceci : le voiturier sera censé n'avoir promis que l'observation des lois et règlements édictant une prescription ou une prohibition expresse ; dès lors, il y aura faute contractuelle, s'il y a violation d'un texte précis ; — dans le cas contraire, il n'y aura que délit civil, faute de texte impératif auquel on puisse rapporter la faute ; et l'on suivra alors les règles du délit.

Contre cette répartition, au gré des textes, des deux responsabilités, et partant de l'incidence de

(1) *In* Distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle, appliquée au transport par chemins de fer.

(2) *In* Transport du voyageur et des marchandises par chemins de fer.

la preuve, les partisans de l'une et de l'autre théorie protestent à l'envie : les uns, défenseurs du délit, estiment la distinction inutile, parce que l'art. 1382 permet de sanctionner également toute contravention à un texte précis ; les autres, partisans du contrat, parce que le délit sera insuffisant comme base de responsabilité, là où le texte, loi ou règlement, fera défaut : ainsi pour un simple loueur de fiacres où trouver la charte de ses obligations multiples ?

Pour parer à cette difficulté, M. Sarran (1) a proposé un autre critérium : les règlements et lois n'ont pu tout prévoir. Il s'agira, pour trouver la vraie limite des devoirs du voiturier, qu'il se tienne au courant des *améliorations contemporaines*.

Mais — (sans vouloir critiquer trop facilement des notions — dont la complexité des faits rend la recherche très difficile) — une pareille base, qu'il appartiendra au juge seul d'apprécier, et souverainement, qui échapperait sans doute au contrôle de la Cour suprême — ne risque-t-elle pas ou de prolonger les difficultés pour le juge — ou de permettre l'arbitraire pour ceux qui soumettront à la justice des installations techniques inconnues ?

M. Boulaud paraîtrait se rapprocher davantage d'un critérium possible et utile, lorsqu'il formule la simple exigence « d'un voiturier prudent et

(1) Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes.

honnête ». Mais il laisse tout de même intacte la présomption de faute, et ainsi nous ne trouvons pas dans son idée de l'obligation la conséquence qu'elle devrait produire, pour le fardeau de la preuve (1).

B. Durée de l'obligation

Sur la durée de l'obligation de sécurité, deux limitations sont proposées, qui s'efforcent toutes deux de présenter un intérêt nettement pratique.

Pour M. Cotelle (2) d'abord, serait accident de transport, tout accident survenu à l'intérieur du wagon ; par le fait seul que le fait dommageable n'aurait eu pour théâtre, ni les quais, ni la traversée des voies, mais le wagon lui-même, la responsabilité du voiturier devrait être engagée.

De ce critérium, nous reliendrons plutôt sa portée négative, c'est à-dire que l'accident hors du wagon, même à la montée ou à la descente, laisse entière la question de la preuve. Mais, le fait que le voyageur était dans le véhicule peut-il être toujours retenu comme un élément qui accuse le transporteur ? Le voyageur est-il incapable de toute imprudence, ou même d'une simple mala-

(1) *Boutaud*. Clauses de non responsabilité.

(2) Des dommages-intérêts en matière de transports. De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage. *Rev. pratique*, 1884, p. 519-599.

dresse ? Et qui ne voit par exemple qu'au cours du transport, et surtout même dans l'arrêt, il est impossible de négliger la part active que le voyageur a pu avoir dans l'accident.

C'est à quoi justement s'arrête presque exclusivement M. Chavegrin (1). Si l'art. 1784 C. civ. édicte une présomption à la charge du transporteur, peut-on en tirer argument, au regard du voyageur ? La marchandise est une chose sans vie, incapable de se mouvoir, et qui ne pourra jamais elle-même devenir la source de son propre dommage. Le voyageur, au contraire, est un être vivant, animé, qui se ment et agit sans cesse. Faudra-t-il, par une assimilation au régime des marchandises, le reconnaître avant toute preuve créancier d'un dommage envers le transporteur, et risquer de l'indemniser pour des dommages qui auront été causés par lui ? Au contraire, rien n'est plus juste, si le voyageur a dû jouer un rôle passif, de le soumettre au même régime que les marchandises. Il sera vraisemblable, par exemple, d'assimiler le voyageur et la chose, au cas de déraillement, de tamponnement : le voyageur aura subi l'événement comme une marchandise, il faut le traiter de même, et l'on ne peut imposer la charge d'une preuve à celui qui n'a rien su des circonstances de l'accident, ni rien pu pour les éviter.

(1) Chavegrin. Note au Sirey, 1896, II, 425.

Si, au contraire, le voyageur agissait (à la traversée d'une voie, avant l'entrée en voiture ou après le débarquement), aucune raison ne permet de lui ouvrir sans preuve un droit à des dommages-intérêts.

Dans cette distinction si simple, nous trouvons semble-t-il, un reflet très exact des hypothèses que pourra fournir la pratique ; l'équité nous apparaît bien satisfaite, et ce n'est pas non plus la souplesse d'application qui pourra manquer à cette théorie.

Mais peut-être manque-t-elle d'unité, lorsque, pour régir les différentes catégories de faits, M. Chavegrin a recours tantôt au principe de délit, tantôt à celui du contrat. D'après lui, la responsabilité sera *ex contracto*, lorsque le voyageur aura joué un rôle passif ; elle se rattachera au contraire *au délit*, dans les cas où il agissait. Est-il possible d'assigner ainsi des sources différentes à la responsabilité, si l'on se trouve sous le régime d'une situation juridique constante ? Une fois reconnu comme la base de l'obligation du transporteur, le contrat ne pourrait, sans blesser la logique, être alternativement admis ou repoussé, pour fixer les conséquences d'un fait survenu sous son empire.

Et l'on voit bien l'intérêt pratique que pourrait y trouver l'équité, puisque par là, la charge de la preuve serait aussi atténuée. C'est un expédient, et ingénieux sans doute, que M. Chavegrin nous

propose ; mais l'accord des parties, reconnu comme la base de leurs rapports, étend son effet sur l'entière exécution du contrat ; l'harmonie juridique n'aime pas être ainsi méconnue.

§ 2. — Les conventions d'irresponsabilité

Si les régimes proposés n'aboutissent ainsi qu'à des notions arbitraires ou insuffisantes pour embrasser la pratique, ne faudra-t-il donc pas s'en remettre aux parties de la limitation qu'une formule générale ne saurait apporter à la responsabilité du transporteur ? Et comme elle avait fait présumer la responsabilité, leur volonté ne serait-elle pas recevable à l'éteindre ou la limiter par des clauses d'irresponsabilité ?

Si ce fut longtemps une question de savoir si les clauses d'irresponsabilité pouvaient être licites (1), il semble bien qu'aujourd'hui on est d'accord pour penser que le droit ne s'y oppose pas. L'ordre public ne paraît pas intéressé ici, en dépit de l'affirmation de M. Sainctelette, on ne peut donc le prohiber au nom de l'article 6 C. civ., — et quant à la bonne foi qui doit présider à l'exécution des contrats (1134 C. Civ.), elle est satisfaite

(1) Longtemps la jurisprudence a annulé ces clauses comme illicites. Cf. notamment Cass. 26 janv. 1859 ; D. 59-1-67 ; 16 déc. 1870, D. 70-1-231.

et trouvera sa base mieux dans une volonté expresse que dans une volonté présumée. Au surplus, il ne faut pas lire dans une telle clause que le transporteur s'autorise à commettre des imprudences ; mais seulement s'il en commet, le voyageur accepte d'en supporter les conséquences. Et d'ailleurs, n'est-il pas évident que la vigilance demeurera égale ? (1) Trop d'intérêts sont en jeu, et le transporteur ne chercherait là qu'une décharge pécuniaire. L'ordre public, le droit et la morale s'accorderaient donc à autoriser ces clauses.

Mais si l'on reconnaît ainsi aux parties le droit de stipuler l'irresponsabilité par une limitation curieuse, on intervient ensuite pour empêcher leur volonté de produire ses libres effets. Le 4 février 1872 (2), la Cour suprême appelée à se prononcer sur la validité de la clause que les Compagnies de chemins de fer inséraient dans leurs tarifs spéciaux, rendait un arrêt donnant à la convention d'irresponsabilité l'effet restreint de déplacer le fardeau de la preuve, en le faisant peser sur l'expéditeur qui se plaignait de l'avarie de sa marchandise au lieu de le laisser à la charge de la Compagnie ; l'effet de la clause était donc d'écarter le régime de la responsabilité contractuelle tel que l'établissait l'article 1784, mais en laissant

(1) Sir. Boutaud. Chambre civ. preuve responsabilité.

(2) S. 74-1-274.

subsister le droit pour l'expéditeur de faire la preuve contre la Compagnie.

Curieuse dans son principe, puisqu'elle néglige la volonté des parties, cette jurisprudence s'explique cependant par un simple raisonnement : Je vous relève, dit le voyageur, non de votre obligation de prudence, mais de la charge pécuniaire du préjudice qui peut être causé. Si un préjudice est causé, il sera à ma charge. Mais si je fais contre vous la preuve d'un fait déterminé, la charge vous en incombera et vous deviendrez responsable par l'effet de preuve.

A n'y prendre, en tous cas, que la volonté de réduire l'effet de la convention, cette jurisprudence, constamment maintenue depuis 1874 (1), et approuvée par la presque unanimité de la doctrine (2), réduit aussi beaucoup l'intérêt de ce qui

(1) Cf. G. Piot *in* Traité de la responsabilité des Administrations et des Compagnies de chemins de fer dans le transport des bagages. Notamment *in* Annales Ch. fer, 1910, pp. 24 à 176.

(2) Seul M. Boutaud soutient un système différent. Pour lui, c'est la distinction de la faute intentionnelle et de la faute simple qui fournit le criterium décisif de la validité des clauses de non responsabilité; l'exonération de la faute intentionnelle est inadmissible parcequ'« il n'est pas permis de disposer de sa vie en la remettant aux mains d'un tiers »; mais celui qui consent une exonération des simples fautes ne se met point à la discrétion d'autrui; il se réserve le droit d'agir contre le voiturier si celui-ci néglige de « prendre les précautions que le droit commun lui impose ». (*Op. cit.*, p. 333 et suiv.).

aurait pu apparaître comme le correctif, abandonné à la volonté libre, d'un régime juridique rigoureux à l'excès. Et l'on pourrait même craindre que la tendance ne soit d'en restreindre les effets ; incrimination facile d'une faute lourde, qui supprimerait le jeu de la clarté ; incrimination du principe même de ces clartés, sous l'impulsion de la loi Rabier, et les prétextes tirés de l'ordre public. Il semble donc que l'effort qu'on ferait sur elles ne pourrait guère aboutir qu'à les paralyser, ou à les interdire.

Au surplus, même admises avec cette mesure à l'égal des clauses qui visaient les marchandises avant la loi du 17 mars 1905, ces stipulations ne semblent pas suffisantes pour tempérer la rigueur de la responsabilité que l'on voudrait faire découler du contrat.

Objet de convention individuelle, elles ne peuvent équivaloir à un règlement uniforme, et ce n'est pas assez pour empêcher les charges injustifiées, que de laisser aux parties elles-mêmes la faculté de les proscrire.

Ainsi, s'il paraît exorbitant de vouloir les interdire, il paraît dangereux au contraire de les admettre. Et la volonté des parties n'apporte à la rigueur de la thèse proposée aucun tempérament qui puisse rétablir l'équité.

Ce qu'il faudrait, pour remplir cet office, c'est une base uniforme et constante, sur laquelle on pourrait s'appuyer pour ne pas imposer la charge

de *tous* les risques à la Compagnie transporteur.

Et l'on arrive à souhaiter seulement que l'équité
et la mesure entrevues dans d'autres systèmes

trouvent une source juridique qui, délimitant les
obligations et le rôle de chacun, réalise l'égalité de
régime entre les accidents, et ne permette plus
que l'arbitraire décide du droit.

CHAPITRE IV

L'INCIDENCE DE LA RESPONSABILITÉ D'APRÈS L'ÉTENDUE DE L'OBLIGATION

Il s'agit donc pour nous de trouver un principe qui puisse fonder, de façon logique et uniforme à la fois, l'incidence de la responsabilité dans les accidents de voyageur

Puisque dans les différentes hypothèses qu'on peut envisager, la personne du voiturier demeure, constante, et que la question qui s'agit est bien, au fond, de savoir si le transporteur est ou non responsable, on ne saurait accepter comme une explication satisfaisante le jeu alterné d'une responsabilité qui serait tantôt délictuelle et tantôt contractuelle ; sans doute les conséquences ne peuvent qu'être parfaitement équitables si les principes que l'on pose, suivant les circonstances, sont choisis précisément pour la fin à produire, mais peut-être les conséquences que l'on veut tirer, à la charge ou pour l'allègement du voiturier, de ces différentes hypothèses, demanderaient-elles à être rattachées à une base juridique commune et constante.

Surtout dès le moment qu'on reconnaît l'existence d'un contrat entre le voiturier et le voyageur, — contrat qui durera depuis la délivrance et l'utilisation du billet, jusqu'au moment où l'effet du billet se trouvera supprimé (par sa remise au voiturier ou de tout autre façon), — il paraît impossible de négliger, même de façon intermittente, le contrat sous le bénéfice duquel on demeure de façon permanente.

Nous demeurerons donc résolument sur le terrain contractuel.

La nature contractuelle de l'obligation ne tranche pas la question de la preuve

Mais puisqu'aussi nous avons reconnu les conséquences exorbitantes, même au regard de la simple équité, que l'on faisait produire à ce régime, — et si d'ailleurs c'est bien de l'intention présumée des parties que l'on se réclamait pour les légitimer, — il vient tout naturellement à l'esprit de rechercher si ce n'est pas l'intention qu'on présume qui aurait été exagérée.

En effet, le contrat ne porte pas en lui-même tous les effets que ses partisans ont attachés à son principe. Et c'est là sans doute l'erreur fondamentale : une formule trop habile à se faire accepter a pu créer cette confusion.

On a fait grand bruit autour du contrat ; sur-

tout on lui a demandé des services qui bientôt ont paru exorbitants à tous. Et très habilement les adversaires du principe lui ont imputé à lui-même les effets que l'on relevait ainsi.

C'est même dans ses conséquences exorbitantes qu'il faudrait chercher les raisons des hésitations de la jurisprudence, puisque quinze ans encore après le vote de la loi sur les accidents du travail, et alors que le champ de la responsabilité s'est presque complètement renouvelé, elle refusait encore d'admettre ce fondement, pourtant certain de par les faits eux-mêmes, d'une responsabilité plus large que celle du délit. La jurisprudence jugeait parfois : contrat ; c'est donc pour elle que l'idée est possible. Mais tout en le constatant, elle redoutait les conséquences qu'on lui disait inéluctables ; et c'est ainsi que la 1^{re} Chambre de la Cour de Paris, à quelques mois d'intervalle, pouvait, et pour des espèces semblables, soumettre au régime du délit, la responsabilité du transporteur, après avoir déjà proclamé le principe du contrat (1).

Et c'est sans doute aussi cette crainte des conséquences excessives qui, tout en faisant admettre à certains tribunaux et le principe du contrat, et la formule de la sécurité absolue, garantie contre *tous* les risques, les inclinait ensuite à exiger des preuves rigoureuses contre les Compagnies, et non pas

(1) Cf. Examen doctrinal, Charmont, in *Revue critique*, 1895, p. 604 sq.

seulement des présomptions de fait, — ou même à débouter le voyageur, si seulement il n'était pas établi qu'il n'ait commis aucune faute (1).

Ainsi, de libérale qu'elle était sous le principe du délit, la jurisprudence devenait presque réfractaire sous le principe du contrat !

Il n'y a pas lieu pourtant de s'en prendre au principe lui-même : ce n'est pas lui qui peut être incriminé, et s'il y a même, comme d'ailleurs on l'avait reconnu déjà sous le régime du délit, des précautions qui s'imposent au voiturier, le contrat de transport ne répugne pas à les reconnaître ou même à les créer.

(1) Nous relevons dans un jugement du Tribunal de la Seine de juin 1913, non encore recueilli, les attendus suivants :

Attendu que, si l'on peut admettre que le transporteur est responsable d'un accident survenu au voyageur transporté et que la responsabilité de l'accident incombe au transporteur par le seul effet du contrat de transport, il faut au moins qu'il soit constant pour le tribunal *que le voyageur n'a commis aucune faute ou aucune imprudence susceptible d'engager sa responsabilité* ;

Attendu que, dans l'espèce, l'accident survenu au voyageur est un accident personnel, indépendant de tout événement extérieur engageant la responsabilité de la Compagnie ; que, par conséquent, la responsabilité du voyageur peut être engagée ;

Que, dans ces conditions, *il appartenait au voyageur de faire la preuve que l'accident lui a été causé par la faute de la Compagnie*.

(Cf. *Excelsior*, 22 juin 1913).

Mais quand on a déterminé la nature contractuelle de cette obligation, on n'a pas tranché du même coup la question de la preuve. Si on l'a cru, c'est qu'on a trop confondu l'étendue de l'obligation avec la nature ou la gravité de la faute. De ce qu'une faute qui déjà était sanctionnée par la loi soit placée sous le patronage du contrat, il n'en suit pas que la responsabilité doive se trouver modifiée dans sa nature ou dans sa portée intrinsèque, mais on doit dire seulement que le contrat qui s'ajoute à la loi pour régir cette faute va lui donner des limites sans doute différentes ; c'est l'étendue de l'obligation qui se trouvera modifiée.

C'est ce qu'énonce, en termes généraux, M. Planiol, à propos de la base même de la responsabilité contractuelle. « L'art. 1137, qui détermine la responsabilité du débiteur en matière de contrats, règle une *question d'obligation*, et non une *question de faute* : il détermine l'étendue des soins que le débiteur est tenu d'apporter à l'exécution de ses promesses(1) ; mais, dans la limite où l'obligation existe, on peut dire que toute contravention à cette obligation constituera une faute, quelque légère qu'elle soit, et sans distinguer si l'obligation est

(1) Le texte est si clair qu'on peut s'étonner qu'il n'ait pas été compris de cette manière ; « Cette *obligation* [de veiller à la conservation de la chose] est *plus ou moins étendue* relativement à certains contrats... » C'est donc l'obligation qui varie en étendue et non la faute en gravité.

conventionnelle ou légale. Il s'agit donc de savoir, non pas dans quelle mesure le débiteur a manqué à son obligation, mais bien *dans quelle mesure il se trouvait lié* et quelle somme de diligence il était tenu de fournir » (1).

§ I^{er}

Quelle est l'étendue de l'obligation du transporteur ?

La question, posée ainsi sous la forme générale, trouve très directement son application dans la difficulté que nous examinons.

Pour l'incidence de la responsabilité, entre le transporteur et le voyageur, à propos d'un accident survenu dans l'usage que faisait le voyageur de la chose mise à sa disposition par le voiturier, il s'agit de savoir d'abord *dans quelle mesure le voiturier se trouvait lié* par rapport au voyageur, — quelle somme de précautions il était tenu de fournir ; c'est en fonction de cette obligation précisée que l'on dégagera ses manquements, ses omissions ; surtout c'est en fonction de cette obligation première que se fixera la charge de la preuve.

Il semble bien d'ailleurs que certains de ceux qui considèrent le transporteur comme responsable par l'échéance même de l'accident, ont entrevu

(1) Planiol. Traité élémentaire, t. II, 2^e éd., p. 271.

la nécessité de cet examen préalable. M. Boutaud, par exemple, se préoccupe de concrétiser cette notion d'obligation trop exclusivement maintenue jusqu'à présent dans des formules idéales ; cette responsabilité en effet, qui variera suivant les faits, ne s'accommode guère pour la définir des abstractions logiques. -- Mais M. Boutaud (1) ne fait

(1) « Quelles obligations résultent de ce contrat ? Aucun texte ne résout la question. Doit-on conclure que la convention n'en fait naître aucune ? Personne ne le soutient. Il faut reconnaître que le voiturier est tenu de l'obligation de transporter le voyageur au lieu de destination. Il n'y a pas de texte qui le dise, mais la volonté des parties a suffi pour faire naître l'obligation dont nous parlons. Est-ce tout ? Beaucoup d'auteurs le prétendent. Il nous paraît pourtant certain que si on consulte la volonté des parties, on s'aperçoit que le voyageur a demandé et que le voiturier a promis un matériel bien aménagé et un personnel bien organisé. Cette volonté n'est pas sans doute exprimée. Mais est-ce donc nécessaire pour qu'une obligation en résulte ?

» Le contrat a placé le voyageur dans une situation telle, que le voiturier est tenu de prendre pour sa sécurité des soins spéciaux différents de ceux qu'il prend pour ne pas nuire aux personnes qui n'ont pas contracté avec lui. Le manquement à ces obligations doit constituer une faute contractuelle, dont les effets seront régis par les règles qui gouvernent la responsabilité née *ex contractu*. Il importe donc fort peu que l'art. 1784 ne vise pas le transport des personnes. Nous avons un article 1107 qui dit : « Les contrats, soit qu'il aient une dénomination propre, soit qu'ils n'en aient pas, sont soumis à des règles générales qui font l'objet du présent titre. » Or, à quoi nous conduisent ces règles ? A cette conclusion que celui qui est tenu d'une

que cotoyer la difficulté ; et surtout la logique juridique demanderait que ces considérations se retrouvent dans un aboutissant pratique.

obligation doit l'exécuter, sous peine d'être condamné à payer des dommages-intérêts. Quand l'obligation du voiturier sera-t-elle exécutée ? Lorsqu'il aura conduit à destination le voyageur sain et sauf.

Est-ce donc qu'il devra répondre de tout accident qui frappera le voyageur ? Point du tout. Il ne doit pas être traité plus mal qu'un autre débiteur. Il pourra donc se libérer en prouvant soit le cas fortuit ou la force majeure, soit la faute de la victime, soit qu'il n'est pas lui-même en faute. Mais c'est à lui qu'incombe le fardeau de la preuve. Et, qui mieux que lui pourra préciser les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit ? Le voyageur connaît-il parmi les rouages compliqués de l'industrie du transport, celui dont le mauvais fonctionnement a causé le sinistre ? Est-ce la rupture d'un essieu, l'excès de vitesse, le mauvais entretien de la voie, l'imprudence d'un mécanicien ? Est-ce une erreur de route, une confusion de phares, une manœuvre mal exécutée, l'inattention du capitaine, la faute d'un matelot ? Le voyageur l'ignore. Le voiturier le sait le plus souvent, ou du moins ses employés le savent ; et s'ils ne viennent pas témoigner en faveur du voyageur contre leur commettant ou contre l'un de leurs camarades, ils témoigneront en faveur du voiturier ne serait-ce que pour se disculper. — Nous ne lui demandons pas une preuve impossible. Qu'il prouve que les précautions que la prudence commandait ont été prises, que son matériel répond aux derniers perfectionnements de la science, qu'il a agi en un mot comme un voiturier prudent et honnête l'eût fait, et il ne se trouvera pas un tribunal pour le condamner. Mais, qu'il fasse au moins cette preuve ».

Cf. *Boutaud*. *Clauses de non responsabilité*, p. 75 sq.

Au regard de la volonté des parties (1)

On ne saurait l'établir en procédant par affirmation, disait-on très justement au Sénat, à propos d'une obligation de sécurité générale que l'on voulait faire produire au louage de service. « Pour découvrir ce contrat de sûreté, il faut commencer par l'y mettre. »

C'est la même réponse qui vient sous la plume lorsqu'on parle d'une garantie absolue de sécurité à la charge du transporteur.

A. — Le transporteur s'engage à prendre toutes précautions.

D'abord — il ne faut pas le perdre de vue puisque l'on nous parle d'une intention des parties — aucune stipulation expresse de ce genre n'existe entre les parties. Il n'y a eu comme accord exprès entre elles que la stipulation d'une obliga-

(1) On pourrait, puisqu'il s'agit d'une obligation contractuelle, se demander si l'accomplissement du même devoir peut être exigé par le voyageur qui se trouve en dehors du contrat de transport ; ainsi celui qui a excédé les limites de son parcours, ou les délais de son billet, celui enfin qui est monté dans le train sans billet. Et il s'ensuit logiquement que, puisque l'obligation contractuelle n'a pu naître, le voyageur sera replacé dans ce cas sous le régime du simple délit.

tion de faire et précisément de transporter ; en échange, la prestation d'une somme d'argent sans conditions ni réserves.

Y aurait-il des conditions secrètes ? Il faudrait alors qu'elles fussent, non pas seulement de la nature, mais de l'essence même du contrat, liées à lui et impliquées par lui. Quelles obligations semblables pourra t-on trouver à la charge de la Compagnie transporteur ?

Une obligation de transporter dans un délai déterminé au lieu de destination : on peut dire qu'elle est presque expresse dans l'accord, puisque les horaires représentent un engagement ; le voyageur pourra donc se plaindre de l'inexécution, pourvu qu'elle soit pour lui le germe d'un préjudice ; et l'inexécution résultera du fait matériel lui-même.

On propose encore d'autres obligations, qui ne sont à vrai dire, que les modes d'exécution de l'obligation principale, ainsi une obligation de confortable, graduée d'après les classes ; mais celle-là paraît plus imprécise étant données les améliorations mêmes dont l'aménagement est toujours susceptible ; elle ne serait d'ailleurs que relative. Il est donc difficile de trouver une base dont la négligence puisse être incriminée.

Pour ce qui est de la sécurité du voyageur, il existe au contraire quelques éléments de précision qui peuvent nous donner la mesure de ces exigences ; règlements prescrivant de ne pas déli-

vrer de billets dans les cinq minutes qui précèdent le départ du train, textes qui règlent les avertissements de départ ou la surveillance des portières. Que peut-on y trouver, sinon la preuve que les chemins de fer ont prévu l'utilité de certaines précautions et les ont prises, avec tant d'autres qui ne tiennent pas sans doute à un texte, mais qui veulent seulement répondre aux circonstances : surveillance exercée dans certains trains, modes d'éclairage, de fermeture, établissement de passage souterrain dans les gares, etc., etc. Aucune de ces mesures ne répond à une exigence qui aurait été formulée à l'avance par les voyageurs ; c'est donc une prévenance. Au surplus, les époques successives auxquelles elles interviennent prouvent encore qu'il n'y a pas d'obligation préétablie de sécurité absolue, comme la formulait Sainctelette, mais que les Compagnies se préoccupent d'elles-mêmes d'améliorer les conditions du transport, de réaliser les précautions au fur et à mesure qu'elles paraissent utiles.

C'est donc l'exécution spontanée d'une volonté uni-latérale, qui a préexisté au contrat ; c'est la mise en œuvre sans doute pour le plus grand bien du public, d'une préoccupation volontaire, mais qui a préexisté au contrat ; elle s'est ensuite réalisée au jour le jour et sans qu'elle fût en rien commandée par une obligation préalable.

Et la considération de ces précautions prises intervient si faiblement lors de la formation du

contrat de transport, que à disséquer l'ensemble des motifs, des habitudes ou des nécessités qui poussent le voyageur à prendre le train, c'est à peine si on trouverait — mais perdu au milieu de beaucoup d'autres — le sentiment qu'on court moins d'aléas du fait du voyage dans une entreprise qu'accompagne une prudence constante.

Il est donc vrai de dire, sans doute, que le transporteur doit prendre des précautions et le plus de précautions possibles pour que *la sécurité du voyageur soit le moins troublée* : mais c'est là tout ce qu'on peut demander à la Compagnie, c'est la seule chose que puisse prendre en considération le voyageur. M. Boutaud, lui-même, en convient, et limite là l'obligation dont le transporteur est tenu (1).

B. — Il reste des devoirs pour le voyageur

Mais il serait inexact de penser que le voyageur a entendu s'affranchir de toute crainte, surtout qu'il ait pu se dispenser de toute surveillance personnelle ou de toute précaution, et plus encore que le transporteur ait souscrit à de pareilles

(1) Cf. le passage cité plus haut. M. Boutaud demande seulement que « les précautions que la prudence commandait aient été prises », que « le matériel réponde aux derniers perfectionnements », qu'il ait agi en un mot « *comme un voiturier prudent et honnête* ».

exigences, si éloignées de sa pensée. Il faudrait cette double volonté, certaine, concordante, pour ajouter une pareille condition.

Et si l'on envisage les deux volontés, n'est-il pas évident que le voyageur n'a pu vouloir abdiquer ainsi sa personnalité vivante, que le transporteur n'a pu davantage assumer les effets possibles d'une pareille mobilité? Les réflexions de M. Chavegrin, trouvent ici toute leur force.

Donc, considéré en lui-même, du point de vue des volontés qui l'entourent, le contrat de transport ne dispense pas le voyageur de veiller sur sa propre sécurité. Il reste des devoirs pour le voyageur(1).

(1) Mais les voyageurs doivent s'assurer de la disposition des lieux où s'arrête un train de chemins de fer, et s'ils croient qu'il y a danger à descendre, appeler à leur aide les employés de la gare.

— La compagnie n'est pas en faute par cela seul que le wagon dont est descendu le voyageur, victime d'un accident, s'était arrêté en face d'une déclivité du sol destinée à faciliter la manœuvre d'une voie transversale, alors que cette déclivité avait été établie suivant les règlements et à une distance telle, qu'elle était dépassée par les trains ordinaires et que l'arrêt du wagon à cette déclivité tenait à la longueur exceptionnelle du train, qui était un train de plaisir.

→ Il en est surtout ainsi, quand l'éclairage du quai était normal et suffisant et que le point où le voyageur est descendu n'était distant que de vingt mètres de deux becs à incandescence.

— La responsabilité de la compagnie ne serait engagée que si, par la faute des employés, le train ne s'était pas avancé de façon à permettre à tous les voyageurs une descente facile. Bordeaux, 2 juillet 1906, D. P. 1910, 2. 375.

Aussi bien, quand on dit : obligation de rendre sain et sauf, on confond l'engagement pris, avec l'état dont cette promesse exécutée peut être, mais *pour partie seulement*, la cause. Si la Compagnie est prudente, il est *probable* que le voyageur sera sain et sauf ; mais il n'y a pas entre la prudence de l'un et l'intégrité de l'autre, un lien nécessaire de connexité. La Compagnie aura pu être prudente, et le voyageur blessé. Ainsi l'exécution par la Compagnie de sa promesse ne fait pas que nécessairement le voyageur doive être sain et sauf. Il faut donc se garder de confondre la promesse d'un acte, ou d'une abstention, avec ce qui peut être la résultante de causes individuelles et étrangères à l'inexécution de la promesse.

Le transporteur promet une série de faits ; il ne peut promettre un résultat qui dépend d'autres que de lui, ce n'est donc pas dans l'état constaté qu'on pourra trouver la preuve d'un manquement du transporteur.

2°. Au regard des textes juridiques.

Ainsi précisée, la responsabilité du transporteur désigne d'elle-même le cadre juridique auquel elle s'adapte.

Elle se distingue d'elle-même des situations juridiques avec lesquelles on voudrait la confondre.

On ne pouvait, en effet, assimiler le transpor-

teur au dépositaire, que si on le déclarait tenu de rendre le voyageur.

Sans doute, en effet, à adopter la formule de M. Saintelette, — rendre le voyageur indemne ; — on aurait pu constituer le transporteur responsable de tous les risques, et chercher un appui dans l'article 1302. Le dépôt comprend, en effet, deux obligations : celle de surveiller, et surtout celle de *rendre* ; et l'abus de confiance par exemple, qui a sa source dans le dépôt, tiendra non pas à un simple défaut de surveillance, mais aux actes qui ont pu compromettre la *restitution* de la chose confiée.

Mais pour le transporteur, où veut-on trouver une situation analogue ? De quoi même peut-il résulter que le transporteur doive *rendre* dans *un état déterminé*, alors qu'il ne résulte de rien qu'il ait reçu dans cet état ? A la vérité, il n'y a pas eu réception, enregistrement du voyageur, comme il y a réception de la marchandise, ou de la chose déposée. Le voyageur reste chargé de lui-même, comme libre de lui-même. Et le transporteur n'a pu devenir son assureur. Il n'y a ici et à la charge du dépositaire (art. 1302) qu'une seule obligation : celle de *surveiller* ; ce dont on pourra lui demander compte seulement, c'est de la prudence prodiguée, et par exemple d'un défaut de précautions, de l'omission d'un acte qui ait évité l'accident. La vigilance est son obligation, et « l'obligation de veiller à la conservation de la

chose soumet celui qui en est chargé à y apporter tous les soins d'un bon père de famille » (art. 1137).

Cette notion doit s'entendre avec une très grande libéralité, sans doute, car le texte n'établit pas entre les obligations résultant du contrat une commune mesure de prudence, pas plus qu'il n'y aurait une commune mesure entre les situations créées par la pratique. L'obligation de prudence sera d'autant plus étroite que les dangers seront plus grands.

La Cour suprême laisse le champ libre

S'il fallait à la mesure de cette obligation, appuyée déjà par l'intention seule possible des parties, la vérification supplémentaire de l'équité qu'on veut réaliser, nous la trouverions d'abord dans la jurisprudence, à l'époque où, préoccupée seulement d'améliorer le sort du voyageur victime, elle s'aidait des présomptions faciles et des négligences supposées, et allait au devant — presque au-delà — des tendances les plus humanitaires. Même, à cette heure, on proclamait, nous l'avons vu, quels que puissent être les devoirs à la charge des voituriers, que les voyageurs n'étaient pas déchargés du souci de veiller à leur propre sécurité.

Et cela est encore si bien aussi dans la convention juridique qui unit le voyageur et le transporteur que, lorsque les partisans du contrat essaient d'en défi-

nir les effets, on trouve sous leur plume les limites que nous avons nous-même essayé de dégager : ainsi M. Boutaud, parlant du voiturier : « Qu'il prouve que les précautions que la prudence commandait ont été prises, que son matériel répond aux derniers perfectionnements de la science, qu'il a agi en un mot comme *un voiturier prudent et honnête* l'eût fait, et il ne se trouvera pas un Tribunal pour le condamner » (1). — Dans la matière des accidents du travail, dont l'évolution était alors parallèle, M. Sauzet, écrivait de même, en 1883, qu'il fallait demander au patron, seulement « d'employer tous les moyens préventifs susceptibles d'éviter les accidents (2) », et c'est après seulement qu'il exagérera son raisonnement; on pourrait à la même époque, et pour la mesure de la responsabilité patronale encore, trouver des formules semblables dans la jurisprudence (3) : elles se ramènent à ceci : « Le contrat du voiturier et du voyageur n'oblige pas le voiturier à veiller sur la personne du voyageur, mais il l'oblige à ne pas commettre de faute de nature à compromettre la sécurité de celui-ci » (4).

(1) Boutaud. *Loc. cit.*, p. 76.

(2) Sauzet, *in* Rev. Critique, 1883 p. 616.

(3) Cass. 13 oct. 86. S. 87-1-16. Moulins, 8 janvier 87. S. 87. II 173.

(4) Guillouard, *op. cit.*, p. 292. Cf. aussi Chavegrin, S. 96. 225. II. 2° col.

Et l'on ne doit pas penser que les décisions récentes de la Cour de cassation forment un préjugé contraire : l'arrêt du 21 janvier 1913 n'est intervenu que sur une question de compétence : il s'est borné à affirmer le principe du contrat pour en faire découler la compétence judiciaire, et sans avoir à dégager ou même à envisager quelle pourrait être la portée de l'obligation contractuelle, puisqu'il ne lui appartenait pas d'apprécier la responsabilité. — Quant à l'arrêt d'avril 1913, on se rendra facilement compte que le fait matériel à l'occasion duquel il statuait — un déraillement — est de ceux qui, laissant peu de place au doute, permettent de supposer par avance une responsabilité du transporteur ; et la formule qu'il a pu employer pour justifier une solution que commandaient les circonstances, ne saurait se voir attribuer une portée générale et absolue : plus le manquement est préjudiciable et plus l'obligation tend à paraître rigoureuse. C'est là sans doute encore un exemple de la confusion facile entre la gravité de la faute et l'étendue de l'obligation ; appréciée dans des circonstances moins graves, l'obligation ne risquera pas d'être aussi rigoureusement formulée.

On peut donc affirmer que les décisions de la Cour suprême ne paralysent aucune conception, et laissent le champ libre à tout essai de définition générale.

§ 2

L'incidence de la responsabilité en découle

N'avons-nous pas, dans ces précisions, et par leur effet normal, la position exacte du fardeau de la preuve ?

Je suis contractuellement tenu de prendre toutes précautions possibles autour d'une personne, de l'entourer d'une prudence préventive. Il ne s'agit pas ici d'une chose, mais d'une personne qui agit et se meut, capable de gestes dangereux, ou d'actes imprudents : elle aussi doit veiller à sa sécurité. Un accident se produit ; il n'y a dans ce fait matériel aucune raison qui permette d'en attribuer à l'un plutôt qu'à l'autre la cause ou l'origine. Si la victime veut en faire remonter à un tiers, quel qu'il soit, la responsabilité, c'est à elle de prouver que c'est bien ce tiers qui est l'auteur responsable de ce préjudice, et par exemple, de justifier que le transporteur n'a pas pris les soins d'un bon père de famille et que c'est à cela qu'est dû l'accident.

**1° L'accident survenu n'établit pas
que l'obligation soit inexécutée**

(1147 hors d'application)

Pour aboutir à un autre résultat, on argumente des art. 1147 et 1148 C. civ.

« *Le débiteur est condamné au paiement de dommages-intérêts... à raison de l'inexécution de l'obligation, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère...* »

Et « *il n'y a lieu à aucun dommage et intérêt, lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit...* »

Il faut donc, disent les partisans de la preuve à la charge du voiturier, que le voiturier fasse la preuve d'une cause étrangère ou d'un cas fortuit ou de force majeure pour qu'il se trouve libéré. Sans cela il est responsable. C'est donc à lui qu'incombe la charge de la preuve.

Mais ne voit-on pas que c'est là une véritable *pétition de principe*. Si le débiteur de l'obligation peut être tenu à des dommages-intérêts, c'est « *à raison de l'inexécution de l'obligation* », c'est-à-dire dans le cas où l'obligation n'est pas remplie. Il faut donc que soit d'abord établi, ou certain, le défaut d'exécution du fait promis, c'est-à-dire ici le défaut de précautions, de surveillance, auquel on attribue l'accident. Or c'est là justement ce qu'il s'agit de prouver, et qui n'est nullement établi.

C'est seulement après l'administration de la preuve, relative à une négligence, qu'on pourra dire : il y a inexécution de l'obligation, et c'est alors, mais alors seulement, que le débiteur, étant une fois convaincu du défaut d'exécution, devra, s'il veut se décharger, prouver le cas fortuit ou la force majeure.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que des faits eux-mêmes on ait pu tirer la conclusion qu'il y a eu négligence ou omission de la part du voiturier. Or :

1. De ce qu'un accident s'est produit, résulte-t-il nécessairement que le voiturier ait manqué de surveillance ? Nous avons rappelé la nature active et mobile de la personne blessée : n'est-ce pas un de ses actes qui peut avoir entraîné l'accident ?

2. Et même, de ce que certaines précautions auraient été omises, doit-on conclure nécessairement que leur absence ait été la cause de l'accident ? Dans l'ensemble des actes du voiturier, il se pourra qu'on relève souvent une inadvertance, comme on ferait d'ailleurs pour la plupart des agissements humains multiples ou prolongés. S'en suit-il que cette légère défectuosité doive être la source d'un accident ? Toutes les inadvertances n'aboutissent pas nécessairement à des catastrophes, et celle qui est arrivée a pu tenir à beaucoup d'autres causes.

C'est le raisonnement très juste que proposait M. Planiol à ceux qui voulaient trouver dans le contrat de louage d'ouvrages une obligation de sécurité absolue à la charge du patron. « On pourrait appliquer ici le raisonnement très sensé que faisaient les jurisconsultes romains pour conserver à l'enfant le bénéfice de la légitimité malgré l'adultère de la mère : « *Quum possit et*

mater adultera fuisse, et impubes patrem maritum habuisse ». La femme a le devoir de rester fidèle à son mari, mais son adultère ne prouve pas nécessairement que son enfant est illégitime (1) ».

De même ici : le transporteur a le devoir d'être vigilant pour les voyageurs. Mais l'accident survenu ne prouve pas nécessairement que le transporteur ait cessé d'être vigilant. Entre les deux faits constatés, il y a toute la marge des actions dont la personne est capable dans l'intervalle, et dont chacune peut être l'occasion du résultat constaté pour le voyageur comme pour la femme.

Ainsi fut-elle même démontrée, l'inadvertance ou l'omission du voiturier ne suffiraient pas à donner ouverture à sa responsabilité ; il peut y avoir entre ces deux ordres de fait simple coïncidence ; il faut quelque chose de plus pour établir qu'il y a causalité au lieu de connexité, et c'est la preuve que le voyageur doit fournir, c'est-à-dire que l'accident dont il a été victime a eu pour *cause* la négligence commise.

Et ce n'est que l'application du principe : *onus probandi incumbit ei qui dicit*, conformément « aux principes généraux du droit et aux obligations conventionnelles exactement analysées. »

Pour des raisons analogues et, dont il convient de rappeler ici la formule excellente, c'est à la même incidence de responsabilité qu'aboutit M.

(1) Planiol. *In* Revue Critique 1888, p. 282.

Thaller, à propos de la question spéciale qui nous retient.

« Les arrêts ont raison d'écarter la présomption de faute du voiturier. Sur le colis, matière passive et sans résistance, le transporteur exerce une maîtrise ; s'il périt, c'est pour avoir été l'objet d'une absence de garde ou d'une manutention défectueuse, sauf preuve du contraire. Le voyageur, au contraire, est un être responsable, il a pu contrarier la vigilance du voiturier par sa propre imprudence ou par sa volonté. Dans le doute, il n'y a pas plus de raison de réputer en faute l'un que l'autre. Le voyageur ou son ayant cause rapportera un fait précis de responsabilité, sinon il sera débouté (1). »

2° C'est à celui qu'accusent les vraisemblances qu'incombe la preuve initiale

M. Boutaud, cependant, semble attaché à maintenir le fardeau de la preuve à la charge du voiturier. Et alors que pourtant il a repoussé l'obligation de sécurité absolue, et n'exige du voiturier que les précautions utiles, qu'il lui demande seulement d'agir comme un « voiturier prudent et honnête », il estime que le transporteur, pour

(1) *Thaller*. Précis de Droit commercial, 4^e éd., p. 597, n° 1185.

cesser d'être responsable, doit prouver des faits qui l'exonèrent (1).

Il n'y a là sans doute qu'une équivoque facile à dissiper.

Nous avons vu comment l'art. 1147 s'opposait à une pareille distribution du rôle de la preuve : c'est seulement quand il y a inexécution qu'il peut y avoir responsabilité pour le débiteur, et donc obligation de se libérer par une preuve. Dira-t-on qu'il suffit que le voyageur affirme l'inexécution pour que le transporteur ait à se justifier ? Mais, il ne suffit pas d'une allégation pour renverser le fardeau de la preuve. Et M. Boutaud le sent si bien qu'il déclare que si un transporteur établit les précautions prises, et apparaît comme un transporteur prudent et honnête, il ne se trouvera aucun tribunal pour le condamner. Mais il veut toujours que ce soit à lui à faire la preuve de son obligation exécutée.

Au fond, ce n'est ici qu'une question de mots.

Si M. Boutaud, laissant de côté les dispositions générales, s'en réfère au chapitre de la preuve des obligations et du paiement, cela ne saurait entraîner de solutions contraires en fait. Sans doute, en effet, « celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement. » (1315 C. civ.). Mais quel est le paiement que doit le voiturier ?

(1) Cf. Boutaud. Passage cité plus haut, p. 98.

Veut-on envisager l'obligation de prudence ? Elle n'est, d'abord, qu'une condition annexe, nous l'avons vu, une sorte de mode d'exécution de l'obligation essentielle. Il faut donc dire que le transporteur, tenu seulement de justifier le paiement, devra être censé s'être acquitté, par l'exécution de l'obligation essentielle du contrat ; ce à quoi il s'est engagé, c'est le transport. Et pour la preuve du moins, le fait seul du transport doit suffire à le libérer, — quant à la façon dont s'est effectué le transport.

Si le voyageur croit avoir à s'en plaindre, c'est à lui de formuler un grief, d'articuler et de prouver ; et c'est la preuve faite par lui qui pourra seule modifier l'incidence de la responsabilité.

Je veux même aller plus loin, et supposer qu'on puisse scinder en deux le contrat de transport — mettre sur le même pied, dans la convention des parties, l'obligation de transport, et l'obligation de prudence. Ici, à mon avis, la critique de M. Josserand reprendrait toute sa force : en violant le contrat de transport ! Raisonillons cependant. Vous me demandez de justifier que je me suis acquitté de mon obligation de prudence (1). De quel mode de paiement peut-il s'agir ? Pour

(1) C'est aussi la position générale prise par M. le procureur général Sarrut, dans ses conclusions ; lorsqu'il utilise la formule de M. Planiol : « il suffit de constater qu'il existe une obligation dont l'extinction n'est pas prouvée. » Cf. S. 1913-4-177.

être censé avoir payé, le voiturier devrait faire la preuve que, à aucun moment, une omission ne s'est produite, qu'il n'a jamais cessé de se conduire en bon père de famille. Mais cela, c'est la preuve d'un fait négatif, au premier chef, et répétée à l'infini, pour autant d'actes qui ont pu s'accomplir, et à tous les instants qui ont pu s'écouler entre la naissance et la fin du contrat de transport. Preuve pratiquement impossible. Mais dans ce cas, la doctrine et la jurisprudence sont d'accord avec le bon sens : le juge ne peut exiger une preuve aussi rigoureuse que lorsqu'il s'agit d'un fait positif (1). Nous en avons la mesure dans la preuve qu'on pourra exiger pour la déclaration d'absence « lorsqu'une personne aura cessé de paraître au lieu de son domicile, et que depuis quatre ans on n'en aura point eu de nouvelles. » (115 C. Civ.). La preuve se réduira toujours à une affirmation, contre laquelle ne s'élève aucune certitude.

Ici, et plus amplement sans doute, le transporteur aura fait sa preuve quand il établira que l'ensemble des conditions (personnel et matériel) était normal, et qu'il a pris toutes les précautions compatibles avec les exigences du service. Il a ainsi démontré l'absence de faute ; — l'inexécution doit provenir d'une « faute étrangère, et non imputable au débiteur » (1147). Il n'a plus qu'à attendre la preuve contraire : et si elle n'est pas

(1) Aubry et Rau, VIII, p. 156, sic Lyon, 28 fév. 1884. Gaz. Pal. 84-9-160.

faite, il ne peut être responsable. Il n'en serait autrement que si, aucune présomption n'étant dans le contrat, on pouvait en trouver une dans la loi, et nous verrons plus loin que la Cour suprême refuse à bon droit de l'y chercher. Et dès lors c'est au voyageur qu'il appartiendra d'incriminer, d'articuler et de prouver un manquement précis susceptible d'avoir entraîné l'accident.

Il faut donc en revenir à exiger du voyageur la preuve du fait positif, et, sans doute, si par une trop rigoureuse interprétation de la loi, on demande auparavant des justifications, la Compagnie transporteur aura pu en fournir. Mais la preuve complète, précise, et de nature à reconstituer la réalité, c'est au voyageur qu'elle incombe ensuite, et non à la Compagnie transporteur.

Qu'on ne se méprenne donc pas, avec le langage de M. Boutaud, sur la portée véritable des mots, sur le rôle de chacun : si la Compagnie transporteur, dans l'incertitude qui règne autour de l'accident, établit des vraisemblances, c'est au voyageur contre qui elles s'élèvent, qu'incombe véritablement le fardeau de la preuve.

Et nous retrouvons ainsi, même après cet obstacle soulevé, la même conclusion à laquelle aboutissait déjà M. Thaller : « Le voyageur ou son ayant cause rapportera un fait précis de responsabilité ; sinon, il sera débouté » (1).

(1) Et c'est aussi à cette position que l'on devrait, en dépit d'une partie de la doctrine, demander la règle de la

3° L'article 1784 ne peut pas être retenu

La charge de la preuve apparaît ainsi, nettement dégagée, de par les principes généraux, comme de par les raisons spéciales qui viennent en confirmer le sens et l'opportunité. Même à lire de très près, comme elles le méritent, les savantes conclusions de M. le procureur général Sarrut, il semble que les arguments proposés par lui à la Cour suprême, et qui ont entraîné son arrêt du 27 janvier 1913, doivent mettre la théorie à l'abri d'un dernier retour offensif. Car, après avoir fait de la protection déjà accordée aux marchandises par le législateur, un motif pressant de protection plus impérieux encore, dit-il, pour les voyageurs, M. Sarrut précise : « Il n'y a donc pas lieu de rechercher s'il résulte *des articles 1784 C. civ., 103C. com.* un argument *a contrario, a pari, a fortiori*, en ce qui concerne le transport des personnes. » C'est donc au droit commun qu'il faut recourir. « La Cour de cassation l'a du reste implicitement admis. La faute de l'expéditeur n'est point visée aux art. 1784 et 103. Cependant la Cour de cassation a toujours jugé qu'elle constituait une cause de libération pour le voiturier. Or à quel texte rattache-t-elle cette solution ? Précisément à l'art. 1147. »

preuve pour les accidents d'automobile. A moins de vraisemblances nettement contraires, il convient là aussi « que la victime prouve que l'accident est à la charge de l'automobiliste. » (Thaller, Cf. Bull. Soc. Et. législ., 1907, p. 390 sq.

Si donc dans les transports des marchandises, pour fixer les causes de libération, on néglige les art. 1784 et 103, et si le droit commun intervient, « à plus forte raison doit-il intervenir dans le contrat de transport des personnes que ne réglemente aucun texte spécial » (1). L'incidence de la preuve ne saurait donc plus être contestée au prétexte d'une extension de textes, contre laquelle proteste, si nettement, un langage où se remarquent avec des qualités de magistrat très éminent le sens profond de l'idée et la fine logique des purs doctrinaires.

C'est même et déjà ce que jugeait, en 1912, la Cour de Paris, en partant du principe de la responsabilité contractuelle; dans un arrêt dont nous ferons nôtre la formule, pour son exactitude et sa modération :

« Aux termes de l'art. 1784 du Code civil, les voituriers sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure. Cet article n'est relatif qu'au transport des choses, et on ne saurait admettre, sans ajouter à la loi, c'est à-dire sans la violer, que ses dispositions s'appliquent également au transport des personnes. Il s'ensuit qu'aucune législation spéciale ne régit en matière de preuves le transport des personnes et que c'est dans les principes généraux du droit, en matière

(1) Conclusions de M. Sarrut, *ibid.*

de convention, qu'il échet de rechercher les bases de la responsabilité au cas d'accident dans le transport des personnes.

Le transporteur qui reçoit un voyageur dans son véhicule, ne prend pas par cela même l'engagement de le faire parvenir sain et sauf à destination. Il doit seulement le garantir de toutes les circonstances dommageables pouvant résulter du fait du transport, tandis que le voyageur reste garant des conséquences de son propre fait ou de sa faute. Par suite, lorsqu'un accident arrive au voyageur en cours de route, l'obligation de garantie du transporteur n'est pas établie *ipso facto* puisque cet accident peut avoir pour cause la faute ou le fait du voyageur ; le transporteur n'est responsable des suites de l'accident que lorsque la preuve a été rapportée que ce dernier provient de son fait » (1).

§ 3

Application d'après la nature de l'accident.

Il ne faut cependant pas ériger en principe trop absolu ce qui n'est, après tout, que le fait des circonstances, car si c'est bien à celui contre le-

(1) C. de Paris, 18 mai 1912.

In Annales des chemins de fer et tr., 15^e année, 1913.
(*Revue de la jurisprudence*, p. 43.)

quel s'élèvent les premières vraisemblances à fournir la preuve initiale, il y aura sans doute des hypothèses dans lesquelles les circonstances mêmes de l'accident ne permettront pas de dire que les vraisemblances sont contraires au voyageur. Il faut donc tempérer le principe en se pliant à la réalité.

A. Le voyageur a pu jouer un rôle actif

Dans certains accidents, le voyageur aura été à même de jouer un rôle déterminant ; l'accident sera susceptible de se trouver lié avec un acte possible des voyageurs ; il sera donc bien conforme à l'équité comme au droit, que le transporteur ne soit tenu d'indemniser la victime qu'après seulement qu'une preuve aura été faite contre lui.

a) Sur les quais à travers les voies

Le type de ces accidents se trouverait par exemple dans l'hypothèse du voyageur écrasé *en traversant les voies* pour aller à son train, ou dans l'accident *survenu sur le quai*, par une chute sur le trottoir, soit avant le départ, soit après l'arrivée, soit pendant un arrêt du train ; dans tous ces cas, le voyageur a manifestement joué un rôle actif ; il est vraisemblable qu'il a été l'agent de son propre préjudice.

C'est d'ailleurs ce que décident les Tribunaux belges, sous l'empire même de la loi du 25 août

1891 qui proclame le principe de la responsabilité contractuelle, et par là, en eux-mêmes, ne nous indiquent-ils pas la nécessité d'apporter une restriction à la garantie que le législateur paraissait vouloir absolue?...

Ils estiment que l'obligation d'assurer la sécurité des voyageurs ne concerne que leur transport proprement dit et ne s'exerce pas par conséquent tant « qu'ils n'ont pas commencé leur entrée dans les voitures qui leur sont destinées et n'ont pas aliéné leur liberté d'action pour l'abandonner à l'absolue réglementation du transporteur ». (1)

b) A la montée et à la descente du wagon

Et il en serait de même des accidents survenus *à la montée et à la descente des wagons* ; on ne doit pas imposer à la Compagnie la responsabilité et la charge de la preuve, car le fait de descendre ou de monter d'un train constitue également un acte absolument personnel et que son auteur accomplit avec sa propre initiative et sous sa propre responsabilité.

Au surplus, et si l'on s'en réfère aux motifs généraux sur lesquels la Cour de Cassation fonde la

(1) Cf. Cour de Bruxelles, 25 juillet 1912 ; 31 déc. 1906 ; Cour de cassation, 16 janvier 1908 ; Cour de Bruxelles, 10 janvier 1913 ; *la Loi*, 12 février 1913.

responsabilité du transporteur, ils interdisent également de retenir la Compagnie comme responsable pour des accidents de ce genre.

Elle pose, en effet, le principe de la responsabilité contractuelle en matière d'accident de personne, en établissant une analogie de régime avec le-transport des objets.

Or, si, en ce qui concerne les marchandises, le principe de la responsabilité du transporteur est certain, et depuis la loi Rabier, inéluctable, il ne s'applique cependant qu'après la *prise en charge*. Et les décisions sont innombrables, en particulier en matière de bâchage de wagons de fourrage, qui précisent que, lorsque le chargement ou le déchargement est fait par l'expéditeur ou le destinataire, la responsabilité du transporteur ne saurait être engagée que par une faute de sa part. Et alors même que les bâches ont été fournies par la Compagnie, la Cour suprême déclare à bon droit que « le bâchage étant une des opérations du chargement, il appartient à l'expéditeur de s'assurer lui-même de l'état des bâches mises gracieusement à sa disposition. »

La même solution n'est-elle pas plus nécessaire encore lorsqu'il s'agira de voyageurs pour lesquels le « chargement » (montée en wagon) ou le déchargement (descente), comme tous les agissements sur les quais ou à travers les voies, sont essentiellement l'œuvre de la personne abandonnée à sa libre fantaisie et soumise à son caprice par-

fois imprudent. Si la Compagnie doit s'employer, suivant l'esprit même du contrat, à préserver la sécurité des voyageurs, elle ne s'engage en effet nullement à les acheminer elle-même jusqu'au train, pas plus qu'à les faire monter elle-même dans un wagon ou à les installer dans tel ou tel compartiment.

c) Au cours du transport
(Accident individuel)

Pour les mêmes motifs généraux, la même charge de la preuve devra bien aussi être laissée au voyageur, dont une blessure sera révélée quand il se trouvera dans l'intérieur du compartiment, soit avant, soit après le transport, soit au cours du transport, s'il a, seul, parmi toutes les personnes transportées, révélé un mal qui, par son isolement même, devra apparaître vraisemblablement comme étranger à l'action du transporteur.

Ce peut être un acte personnel qui a produit le mal, ainsi l'ouverture d'une portière (1), il ne

(1) En rangeant ce fait dans la catégorie de ceux qui n'engagent pas la responsabilité du transporteur, nous nous accordons avec la jurisprudence actuelle qui, surtout depuis l'invention des serrures intérieures et autoclaves, refuse de voir dans l'ouverture d'une portière la présomption que le transporteur aurait pu négliger de la fermer au départ. *Sic* C. Paris, 9 juillet 1902. B. A. 1904, 2, 13, et pour la même hypothèse le Trib. civ. de la Seine cité.

serait pas équitable d'infliger au transporteur une réparation pour un préjudice dont la victime peut être l'auteur. Ce peut être encore le fait d'un tiers, et dans ce cas, le transporteur, étranger en fait, ne saurait davantage être déclaré responsable, à moins toutefois qu'il ne soit établi un défaut de prudence ou de précaution qui ait rendu possible l'accident. Il est d'ailleurs probable que la jurisprudence mesurera le nombre des précautions utiles sur le nombre et l'importance des dangers, et que parfois elle se contentera de peu pour se convaincre de l'absence d'aucune faute chez les voyageurs, rendant ainsi plus vraisemblable la négligence, même légère, mais qu'elle déclarera suffisante, du transporteur.

B. Le voyageur a pu jouer un rôle passif

Mais si dans toutes ces hypothèses, le voyageur peut être censé avoir joué un rôle actif et qui a pu être déterminant, et si pour cela on lui laisse la charge de la preuve, il n'en est pas de même pour toutes ces sortes d'accidents. Et il arrivera souvent que le voyageur aura pu jouer un rôle passif ; il apparaîtrait dès lors contraire à la vraisemblance de décharger la Compagnie transporteur, sauf à laisser à la charge du voyageur une preuve souvent ici difficile à administrer. Ainsi, quand un train entre en collision avec un autre, il est de bon sens

de supposer que les accidents de personnes que la collision aura pu entraîner sont dus au fait du transporteur et non point au fait de la victime. Il pourra se faire, sans doute, qu'un train arrêté ayant été tamponné par un train en marche (c'est ce qui se produit quand deux trains sont lancés à un intervalle trop rapproché, si le premier doit s'arrêter pour une cause imprévue) un voyageur descende sur la voie, soit blessé par le fait de sa position, alors que d'autres voyageurs seront indemnes, ou qu'il ait par son fait aggravé le danger. Mais ce sont là des faits trop rares pour qu'on veuille fonder sur eux une présomption générale.

Dans ce cas, il est équitable de laisser à la charge du transporteur le fardeau de la preuve, sauf ensuite à lui — si les faits le permettent — à dégager et prouver la faute du voyageur ou le fait qui pourrait l'exonérer.

L'on devra raisonner de même, lorsqu'un train déraile, ou encore et d'une façon générale lorsque l'accident apparaîtra comme la suite d'un vice du matériel : déboulonnement d'un essieu, etc., etc.

Le déraillement pourra bien avoir été provoqué par la faute d'un tiers ; -- mais dans l'incertitude, et en présence de la vraisemblance des charges, il faudra décider que le transporteur est responsable envers le voyageur ; ensuite seulement il aura son recours contre le tiers qu'il incrimine.

C'est sans doute à des cas comme ceux-là qu'une

partie de la doctrine avait pensé, en établissant sa conception uniformément rigoureuse ; pour eux, en effet, les arguments donnés par elle se retrouveraient avec tout leur effet : le voyageur, en recevant son billet à destination de....., reçoit en même temps et implicitement l'assurance de ne pas se voir exposé à des dangers par l'action même du transporteur : soit par l'effet de son matériel, soit par les agissements de son personnel, et rien ne permet de prétendre que le débiteur se soit acquitté de son obligation (1315) ; tout, au contraire, établit que l'obligation n'a pas été acceptée et dès lors le débiteur doit être responsable « à raison de l'inexécution » (1147).

Et tout cela est vrai, mais ici seulement : c'est pour les déraillements, collisions, tamponnements et autres faits de ce genre que l'on peut dire, avant même toute preuve, que le transporteur a dû manquer de précautions, qu'il a cessé d'être inoffensif et qu'il a compromis la sécurité du voyageur : -- et c'est ici, seulement, en conséquence, qu'il devient équitable de décréter le transporteur responsable du préjudice, et tenu de prouver le fait qui l'exonérerait.

La Cour de Cassation n'a pas jugé autre chose dans son arrêt du 21 avril 1913 ; il s'agissait d'un déraillement, et c'est sur cette considération qu'elle s'est fondée pour reconnaître à *priori*, par la nature même du fait, que la responsabilité devait

incomber à la Compagnie (1). Mais on voit que si cette position de la preuve est justifiée ici par la nature même de l'accident, elle cesserait de l'être dans beaucoup d'autres hypothèses ; c'est donc une formule qui convient au déraillement et à des espèces analogues, mais qu'on ne saurait étendre à des hypothèses différentes, pour en faire une règle générale, sans contrarier l'économie de la vie juridique et sans dépasser même les sentiments d'équité qui ont inspiré la Cour suprême.

Et l'on pourrait, me semble-t-il, proposer de ces notions la définition suivante :

Pour tout dommage survenu en dehors du wagon, même dans la montée et la descente, — dans le wagon, pendant l'arrêt du train, ou en cours de route pour un dommage individuel, il appartiendra au voyageur de faire la preuve du lien entre le dommage survenu et un fait ou une négligence imputable à la Compagnie.

Pour tout accident collectif survenu pendant le transport, ou imputable par sa nature à un vice de l'entreprise (déraillement, collision, tamponnements...), le transporteur sera responsable du dommage et ne s'exonérera que par la preuve d'un

(1) « Attendu, dit l'arrêt, qu'il appartient à la Cour de Cassation de déduire des faits souverainement constatés et appréciés par les juges du fond, les conséquences juridiques qu'ils comportent ».

fait impossible à prévoir ou à éviter, étranger à l'entreprise, ou par le fait d'un tiers.

Ainsi auprès de ces deux incidences initiales de responsabilité, les circonstances prendront leur place dans le jeu de la preuve.

Dans ces deux cas, la preuve se fera selon les principes du droit commun.

Ainsi ce qu'on trouvait d'équitable dans la distinction faite par M. Chavegrin et M. Cotelle, ce qu'elles révélaient d'adéquat à la réalité, se retrouve ici, mais sans qu'on soit obligés d'avoir recours pour établir des positions de preuves différentes à des principes différents et qui ne seraient apparus que comme des moyens. On doit, en restant fidèle à l'unité du principe contractuel, aboutir à la même position de la preuve à laquelle conduisait la simple équité, et que la solution de M. Chavegrin essayait de ménager. Il ne s'agissait pour cela que de préciser l'étendue de l'obligation. L'harmonie juridique en sera sans doute mieux satisfaite.

Elle sera plus régulière aussi : car la notion de faute ne sera plus variable, comme l'aurait faite le concours des deux principes.

L'obligation est une et constante dans les différents cas, comme l'intention des parties, mais le juge peut apprécier la portée d'une infraction, selon les circonstances.

Elle ne sera donc pas la cause nécessaire d'une

responsabilité préétablie, comme abusivement l'eût voulu le système de M. Saintelette.

En somme dans un problème gros parfois d'inconnu, mais sous un régime où la responsabilité, loin d'être automatique, veut au contraire se régler sur la volonté même des parties, le meilleur n'est-il pas de mesurer leur faute, par rapport aux obligations qu'elles ont respectivement assumées, et là où il est impossible de découvrir un élément de certitude, de se régler sur la plus grande vraisemblance pour réaliser la plus grande somme d'équité ?

Et pour ce qui est de l'équité, ses tendances d'abord se trouveront aussi pleinement satisfaites, puisque la position sera la même pour chaque partie autour de la preuve. Mais il en sera différemment si l'on considère la réparation du préjudice : et nous verrons que seule l'unité du principe peut assurer dans l'évaluation du préjudice une commune mesure sans laquelle il n'y aurait que des prétentions par trop irrégulières et des allocations par trop arbitraires.

CHAPITRE V

LE PROCÈS DE RESPONSABILITÉ SOUS LE RÉGIME CONTRACTUEL.

§ 1^{er}

La compétence sera modifiée

Un premier effet de la nature contractuelle reconnue à la responsabilité sera d'agir sur la compétence *ratione loci* (1).

Pour ceux au regard desquels l'obligation de réparer le dommage né au cours du transport prenait sa source dans un délit, la victime ne pouvait porter son action que devant le Tribunal du domi-

(1) Cf. La compétence *ratione materiae* demeurera semblable, qu'il s'agisse d'un délit ou d'un contrat. Si les deux parties sont commerçantes, compétence des Tribunaux de commerce ; si les deux parties sont non commerçantes, les Tribunaux civils seront seuls juges. Mais ce cas sera rare, puisque les Compagnies de chemins de fer sont des entreprises de commerce. Si l'une des deux parties est non commerçante, on distinguera suivant que le non-commerçant assigne ou est assigné, « le défendeur, en traitant avec un commerçant, n'ayant renoncé ni à son propre droit, ni à ses juges. »

cile du défendeur. Et l'on sait l'élargissement que réalise la Jurisprudence pour l'appréciation de ce domicile, lorsqu'il s'agit des Compagnies de chemins de fer : on considère qu'elles ont un domicile partout où elles ont une gare qui, par son importance, peut être considérée comme une gare succursale. On pourra donc assigner devant toute gare de cette importance, pourvu que les faits litigieux aient été accomplis dans le rayon de ces gares (1).

Mais s'il est reconnu qu'on procède en vertu d'une convention, le demandeur aura le choix, aux termes de l'art. 420 du C. Proc. civ., entre le Tribunal du domicile du défendeur et celui dans l'arrondissement duquel le paiement a été effectué (420-3^o) (2).

Et cette compétence ne présente guère qu'un intérêt de procédure, puisque les témoins à l'aide desquels on pourra faire une preuve seront le plus souvent de domiciles très différents : l'enquête

(1) On peut consulter notamment, avec des décisions de la Cour suprême : Pau, 26 novembre 1900. S. 01. II. 15 ; Bourges, 30 novembre 1903 ; Bordeaux, 18 janvier 1904. S. 04. II. 108.

(2) Cf. déjà c. Orléans, 19 mars 1886. P. 88. I. 1251. — Certains auteurs voudraient même argumenter au § 3 de l'art. 420 : lieu de la promesse et lieu de la *livraison*. Mais il est difficile de parler de livraison pour un voyageur ; et d'ailleurs, en fait, cet argument est sans intérêt, puisque le lieu de la « livraison » se confondrait avec celui du paiement.

ne sera donc en rien modifiée. Tout au plus pourra-t-on dire qu'elle sera moins facile pour les Compagnies que lorsqu'on procédait sur le lieu de l'accident ou dans un rayon peu étendu.

§ 2

Evaluation des dommages-intérêts.

Mais la nature contractuelle de l'obligation produira des conséquences importantes, relativement aux droits de la victime.

Pour connaître, en effet, de façon complète, les répercussions que peut entraîner entre les parties le principe instauré par la Cour suprême, il ne suffirait pas d'avoir précisé la distribution des rôles de la preuve.

Les faits peuvent être connus, et, quel que soit le point de départ, la responsabilité prouvée. Si c'est celle du transporteur qui se dégage, comment, dans quelle mesure le préjudice devra-t-il être réparé ?

Sous le régime du délit, la réparation du préjudice devait s'entendre, sans qu'il y ait de limites, de tout le *quod interest*, il fallait réparer, et dans son intégralité, l'atteinte portée par le fait dommageable à la situation pécuniaire ou morale de la victime.

Mais, nous sommes au contraire sous le régime d'un contrat ; la raison première et la mesure de l'obligation nous sont apparues dans l'échange

des volontés. Ne doit-on pas trouver là aussi la mesure de la responsabilité et la limite des réparations possibles ?

A. Les dommages directs

Un premier service que rendra le principe du contrat, sera de fixer de façon précise les dommages qui peuvent être retenus : aux termes de l'art. 1151 C. civ., seul, le dommage « qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention » doit entrer en ligne de compte : les dommages indirects doivent être négligés, quand bien même l'inexécution serait la conséquence du dol du débiteur.

Certains auteurs voulaient voir, en effet, dans l'art. 1151, un principe général de justice, et l'étendaient au régime délictuel (1) ; d'autres, au contraire, invoquant sa place dans le Code, voulaient le restreindre au domaine des obligations (2), et ainsi, d'après ces derniers, la victime d'un délit aurait pu obtenir réparation de dommages qui n'auraient eu qu'un lien indirect, éloigné, avec le fait dommageable.

Même au regard d'une opinion intermédiaire, suivant laquelle la difficulté se serait ramenée en

(1) *Baudry-Lacantinerie et Barde*, t. III, n° 2880 ; *Demolombe*, t. XXXI, n° 687.

(2) *Planiol*, t. II, n° 896 ; *Aubry et Rau*, t. IV, p. 750 ; Cf. Nîmes, 30 nov. 1893, S.-94-II-233.

somme à apprécier le rapport de causalité entre le dommage et le fait incriminé (1), il restait dans cette appréciation une marge trop importante : la cause peut être lointaine, on peut se trouver en présence d'une simple répercussion : dira-t-on que c'est là un dommage direct ?

L'application de l'art. 1151 sera désormais hors de toute controverse, et les éléments de dommage pour lesquels on pourra demander réparation, seront délimités de façon plus constante.

B. Les dommages prévus

La reconnaissance du contrat entraîne une autre et plus importante conséquence.

Si, en effet, la volonté individuelle, libre de stipuler ou de s'obliger, est à l'origine de droits et de devoirs que la loi n'aurait pas connus, ou si du moins ces droits et ces devoirs, uniformes et égaux pour tous, dans la formule de la loi, reçoivent de la volonté qui les stipule ou les accepte,

(1) *Josserand* ou *Thaller*. Traité général de droit commercial, Les transports, p. 802 : « Il est bien évident, dit M. Josserand — et tout le monde tombe d'accord sur ce point — que seuls doivent être retenus les dommages certainement causés par le fait ou par l'abstention incriminés ; or, plus un dommage sera éloigné de ce fait et plus ce rapport de causalité s'estompera, plus il y aura de chances pour que des circonstances viennent s'interposer, de nature à dégager ou tout au moins à atténuer la responsabilité du voiturier ».

une portée, une valeur spéciales, il est logique et juste que la loi cesse aussi de régir seule les conséquences dommageables des actes qu'elle n'a pas ordonnés, ou du moins pas prévus dans leurs modalités diverses. Et puisque les parties ont eu en vue en contractant, l'intérêt qu'elles pouvaient avoir à effectuer ou recevoir la prestation promise, si la prestation n'est pas effectuée, c'est dans les considérations qui ont entouré, éclairé leur consentement que l'on trouvera aussi la mesure du préjudice que le créancier a voulu éviter, et des limites dans lesquelles le débiteur, connaissant dès l'abord ce préjudice éventuel, pourra être tenu de le réparer.

A l'occasion d'un contrat le débiteur ne sera donc tenu que des dommages-intérêts *qui auront été prévus ou qu'on aura pu prévoir lors du contrat.*

Si donc il est acquis que c'est par son défaut de précautions que l'accident s'est produit, le transporteur ne pourra être tenu que des dommages qui auront pu être prévus lors du contrat de transport. Ce qu'il faudra donc considérer ici ce n'est pas le préjudice réellement subi, mais seulement celui qui a pu entrer dans les prévisions du débiteur et dont il a pu tenir compte en s'engageant.

L'Article 1150 et le Contrat de Transport

Si l'on veut sentir tout le bien-fondé de cette attitude, il suffira de se rappeler les conditions dans lesquelles le billet de chemin de fer est demandé ; une figure anonyme, située derrière un treillis de fer ; le plus souvent même une main seule qui passe, pour acquitter ce qu'une voix impersonnelle a demandé. La Compagnie transporteur n'aura rien su, rien soupçonné de l'individualité qui ne s'est pas même révélée à elle, et qui inconnue et perdue dans le défilé uniforme des voyageurs, ne demande rien, si ce n'est l'application des tarifs que tout le monde revendique.

Elle se trouve donc dans l'impossibilité de prévoir et de mesurer l'intérêt que présente pour chaque voyageur pris individuellement l'exécution du contrat, — et par exemple l'arrivée du train à l'heure réglementaire ; c'est ainsi que, au cas de retard notamment, la jurisprudence déclare que les Compagnies ne peuvent être tenues que des prévisions ordinaires et normales qui s'imposent aux parties contractantes, et non des dommages dus à des circonstances inconnues lors de la formation du contrat (1) ; ou encore, et tout en

(1) Cass., 29 janvier 1908, *in* Recueil jur., C^{ie} du Midi, p. 643. « La Cour, sur le premier moyen, vu l'art. 1150 du Code civil :

admettant que le retard a pu occasionner un préjudice direct, elle refuse de faire entrer dans le calcul des réparations le dommage résultant de la circonstance révélée seulement à l'arrivée (1).

« Attendu, en droit, que la loi ne met à la charge du débiteur, en cas d'inexécution d'une obligation, que les dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ; Attendu, dans l'espèce, que la demande introduite par Sisteron contre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans était fondée sur ce que, par suite du retard d'un train qu'il avait pris à Limoges, le 14 août 1903, au matin, il n'avait pu arriver en temps utile *pour monter un cheval qu'il avait engagé dans deux épreuves aux courses de La Rochelle* ; Attendu que la Compagnie ne contestait pas le principe de sa responsabilité, qu'elle faisait offre des *frais de voyage et d'hôtel*, mais qu'elle soutenait dans ses conclusions relatives aux qualités que, aucun dol n'étant allégué à sa charge, elle n'était *pas tenue du surplus des dommages-intérêts réclamés, qu'elle n'avait pas pu prévoir lors de la formation du contrat de transport* ; Attendu que, sans répondre à ces conclusions, sans relever *aucune circonstance établissant que la Compagnie avait connu l'objet du voyage et prévu ou pu prévoir les risques particuliers qu'il comportait*, le Tribunal a retenu comme éléments constitutifs du dommage dont il allouait la réparation, la perte qu'aurait subie et le gain dont aurait été privé le propriétaire du cheval, en étant empêché de le faire courir ; qu'en statuant ainsi, il n'a pas légalement justifié sa décision et qu'il a par suite violé l'article de loi sus-visé. »
P. C. M., Casse.

(1) Trib. civil de Céret jugeant commercialement, 17 mars 1903. *Ibid.*

Attendu que Pi se base sur un retard de 1 h. 53 survenu à la date du 7 décembre dernier au train 805, en gare de

Le raisonnement devra juridiquement être le même, au cas d'accident : celui qui n'avait pas déclaré attacher une importance spéciale à son voyage sera mal venu à s'en prévaloir pour obtenir des dommages spéciaux. Si le voyageur blessé prétend avoir droit à un tarif exceptionnel, que n'a-t-il prévenu la Compagnie, avant le départ, du prix spécial qu'il attachait à la bonne exécution de son voyage ?

Faute de ce faire, il est resté perdu, semblable à tous, dans la foule des voyageurs ; admettre qu'il puisse plus tard, et pour la réparation du

Cerbère, pour demander à la Compagnie du Midi une indemnité de 150 fr. :

Attendu que Pi prétend justifier cette demande sur ce que, ayant manqué la correspondance espagnole à Cerbère par suite dudit retard, il n'a pu se rendre à Figueras où il devait traiter une affaire de 10.000 plants de vigne, dont le prix aurait subi une hausse de 15 o/o ;

Attendu que cette cause de dommages n'est pas admissible *et ne rentre pas dans la catégorie de ceux que la Compagnie a pu prévoir au moment du contrat*, conformément aux art. 1150 et suiv. du Code civil ; qu'il n'y a donc pas lieu d'en faire état ;

Mais attendu cependant que le simple retard s'appliquant à des voyageurs, surtout lorsque, comme dans l'espèce, il est relativement considérable, occasionne par lui-même et indépendamment de toutes autres circonstances, un préjudice direct que le transporteur est tenu de réparer ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie (Midi) à payer à Pi la somme de cinq francs à titre d'indemnité, la condamne aux dépens.

préjudice, se distinguer de cette foule, ce serait évidemment sortir de la prévision des dommages auxquels seul le transporteur s'est cru exposé, lors du contrat, et faire aux consentements échangés une violence que l'article 1150 a précisément prévue et interdite.

Il pourra seulement y avoir place pour la réparation intégrale des dommages, prévus ou non prévus, lorsque la faute revêtira un caractère pénal (1), — et devra par conséquent être réparée suivant le principe délictuel : ainsi si l'on relève contre le transporteur un fait pénal, et qu'il soit condamné de ce chef par les tribunaux repressifs (ainsi pour homicide par imprudence, etc., etc.).

Dans tous les autres cas, la faute, si l'on reste sur le terrain civil, s'analysera en un simple manquement à l'obligation contractuelle, et c'est donc le principe de l'article 1150 qui devra s'appliquer.

A la suppression du principe délictuel de la réparation, on gagnera sans doute d'éviter les écarts et les excès auxquels aboutissaient les tribunaux, et que les auteurs étaient d'ailleurs unanimes à déplorer. Juridiquement il convient d'observer une certaine proportion entre la gravité du fait dommageable et l'importance de la réparation ; — et rien n'était plus exorbitant, par rapport à la mesure et à l'égalité de la justice, que ces répa-

(1) Et, comme nous le verrons plus loin, par l'effet même de l'article 1150, la faute lourde équipollente au dol rendra également ouverture à la réparation intégrale du dommage.

rations *disproportionnées* avec le préjudice subi, et peut-être même plus disproportionnées encore entre elles. « Comment évaluer, dit M. Charmont, (considérant le principe du délit et les variations qu'il entraîne), comment évaluer l'indemnité que peut réclamer une femme du monde défigurée par un accident, le chagrin causé par la mort d'un parent ? Question de tendance et de sentiment qui sera toujours très diversement résolue. On devra tenir compte de la situation des parties, de la fortune de la victime, du degré de parenté ! » Et même, que l'on considère à quelles conséquences ces prétentions énormes aboutissaient dans la discussion. « Les Compagnies obligées de discuter tous les éléments de préjudice, puisqu'ils servent à déterminer le montant de la réparation, devront recourir, pour se défendre, à des moyens bien étonnants. S'il y a mort d'homme, on fera le procès de celui qui n'est plus, puisqu'en définitive il faut savoir ce qu'il valait. Au besoin, on ira rechercher dans sa conduite et dans sa vie la plus cachée tout ce qui sera de nature à diminuer les regrets de ceux qui lui survivent. Après tout, ajoute M. Charmont, n'est-ce pas de bonne guerre, si l'on considère que la situation faite au transporteur est très injuste ? Les tarifs sont les mêmes pour tous, mais les indemnités varient à l'infini. » (1)

Ainsi abandonnée à la libre impression du juge, c'était l'irrégularité la plus arbitraire dans la répa-

(1) Charmont, In *Revue critique*, 1895, p. 626 et suiv.

ration. Dans l'évaluation du préjudice, comme dans l'affirmation de la responsabilité, les tribunaux auront désormais des limites qui empêcheront que la sensibilité soit seule juge. (1)

Faudra-t-il cependant dire avec M. Saintelette appliquant à la lettre l'art. 1150, c. civ., que les tribunaux doivent fixer pour tous les voyageurs une indemnité égale, sans avoir égard ni à la condition sociale, ni au mouvement des affaires que représente le voyageur (2), — et ajouter avec M.

(1) C'est à cette évaluation forfaitaire qu'aboutit M. Charmont ; il est vrai que, partisan de la responsabilité contractuelle, il veut aussi faire admettre la présomption de faute ; mais il n'y a entre le forfait et la présomption de faute aucun lien nécessaire de connexité ; et l'égalité dans la réparation se comprend juridiquement aussi bien pour une faute prouvée que pour une faute présumée.

(2) Saintelette, Responsabilité et Garantie, p. 106. « Comment supposer, dit-il, que dans ses prévisions, l'administration du chemin de fer ait pris garde à la position sociale du voyageur, à sa profession, au mouvement de ses affaires, voire à sa fortune ? Comment admettre que du gros des voyageurs qui, chaque jour, à chaque heure, dans une foule de gares, s'embarquent pour les directions les plus diverses, elle ait pu distinguer l'opérateur en renom, la chanteuse en faveur, le financier en veine ? Ils ne se sont pas nommés, ils ne l'ont pas avertie qu'arrivant un sinistre, ils prétendraient à une indemnité plus qu'ordinaire, et ne lui ont pas offert de lui payer un prix extraordinaire. De quel chef, en vertu de quel titre pourraient-ils prétendre à d'autres et plus amples dommages intérêts que ceux attribués aux voyageurs munis du même ticket, assis dans la même voiture, atteints de la même lésion, victimes de la même négligence ? Ils ont tous droit aux mêmes dommages-inté-

Jacquin qu'il est inadmissible d'établir entre des voyageurs ayant payé le même prix, occupé la même classe, et victimes du même accident, des différences dans la réparation pour une faute qui en définitive sera demeurée la même ? (1)

Il est vraisemblable que la jurisprudence cherchera des atténuations à la rigueur de semblables considérations, et que, sans jamais pouvoir, comme l'ont proposé certains jurisconsultes (2), écarter l'art. 1150 — elle s'inspirera des circonstances pour en adoucir les effets, dans la pratique.

Faudra-t-il, dans cette voie, suivre l'opinion très libérale de MM. Lyon-Caen et Renault, et admettre que les prévisions du transporteur ont reçu par la diversité de sa faute une si large extension initiale, qu'elles puissent par avance répondre à tous les cas ?

« Sans doute, disent ces auteurs, le voiturier n'est pas instruit de la condition de chacun des voyageurs, et, par suite, ne peut pas prévoir le dommage qu'un accident pourra causer à chacun

rêts, et ils n'ont droit qu'aux seuls dommages-intérêts dus au voyageur quel qu'il soit à raison de telle ou telle catégorie de lésions ».

(1) Jacquin. — Des obligations de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, p. 165.

(2) Vanstenberghe. — Les Accidents de voyageurs et les droits des victimes, p. 561-62.

d'eux ; mais il sait du moins qu'il a à transporter des personnes de conditions différentes, et que, pour cette raison même, les dommages causés par un accident varieront avec les personnes lésées. Cela suffit pour justifier l'allocation de dommages-intérêts, qui varient avec les personnes (1). »

Mais qui ne voit que, pour lui faire revêtir une apparence juridique, on transforme complètement le contrat de transport à l'occasion duquel la prétention est visée ? On discute du droit d'un seul : et pour l'établir on voudrait tirer argument de la composition de la foule, des situations diverses qu'elle englobe, et des compensations à supputer !

Il paraît impossible, en fait, de supputer l'établissement d'un pareil équilibre ; en droit, il suffirait de préciser. C'est individuellement que s'est formé le contrat, et rien ne permet d'imputer à la charge du transporteur des obligations que le voyageur n'a pas même permis de prévoir. Si les *dommages* veulent être individualisés, il faut d'abord commencer par individualiser les *intérêts*.

Au surplus, à suivre ce raisonnement, et sous couleur d'appliquer l'article 1151, on ne fait que supprimer absolument la portée qu'il doit avoir dans les rapports entre deux contractants nettement déterminés.

(1) Lyon-Caen et Renault. Traité de Droit Commercial. III. n° 714, § dernier.

Il nous semble que les Tribunaux pourront trouver ailleurs, — et tout en restant fidèles au principe —, le moyen d'en rendre l'application moins sévère.

Les signes extérieurs

Ne peut-on dire par exemple que certaines circonstances spéciales pourraient révéler au transporteur quelque chose de celui qui devenait voyageur ? La jurisprudence tient compte de la classe occupée par le voyageur, de la longueur et de la nature du voyage, lorsqu'il faut réparer le préjudice résultant de la perte des bagages. Si l'on cherche ici des signes extérieurs, par lesquels ait pu se traduire l'importance du voyageur, ce sera aussi, avec la longueur du voyage, la classe demandée que l'on pourra retenir comme un indice possible ; ainsi un billet de wagon-lit devra normalement s'entendre d'une situation de fortune supérieure à la moyenne ; et l'intérêt du voyage apparaîtra si l'on va de Paris à Saint-Petersbourg plus grand que si l'on va seulement de Paris à Fontainebleau.

Et sans doute, ces simples bases, à les prendre rigoureusement ne permettraient pas une évaluation certainement adéquate du préjudice subi. Mais la jurisprudence pourra, dans d'autres faits encore, essayer de trouver des éléments d'appréciation. Il apparaît ainsi qu'un billet d'abonnement pourra donner l'impression d'une activité

utile et productive. Au surplus dans ce cas comme dans d'autres la personne même du voyageur aura été connue. Dans les autres cas, c'est la nature du voyage qui pourra par exemple se combiner avec l'indication de la classe occupée ; d'autres faits encore pourront être relevés. Et s'ils apparaissent trop approximatifs en eux-mêmes, considérés isolément, la jurisprudence — s'aidant comme sur le principe délictuel, des présomptions simples et de l'art. 1353 C. civ. — interprètera les faits ou les signes par lesquels elle estimera que la personnalité a pu se laisser soupçonner pour un tiers d'équitables conséquences. (1)

Enfin, n'a-t-elle pas dans la loi elle-même, et dans l'art. 1150 le criterium qui doit en tempérer la rigueur première : « *le débiteur n'est tenu que lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.* » Il lui sera dès lors loisible, si seulement elle trouve dans les faits dommageables la mesure d'une faute plus grave, d'une faute lourde, à la charge du transporteur, de déclarer que cette faute est équivalente au dol ; et ainsi par le jeu même des principes, et une adaptation souveraine aux circonstances, — la rigueur dispa-

(1) On trouverait un précédent, ou tout au moins une analogie, dans les décisions rendues en matières de pertes de bagages ; — pour lesquelles les Tribunaux s'inspirent de la situation des parties, et de l'importance du voyage, ou de sa destination.

raîtra, pour faire place à un régime essentiellement équitable, puisqu'il prendra sa mesure dans les faits.

« Déclaration d'intérêt » par le voyageur

Dira-t-on encore, et malgré ces considérations, ce que sera là une réparation peut-être incertaine, ou que, malgré cet effort, la réparation risquera d'être dérisoire auprès de l'intérêt que représentait l'individu, — qu'il y a des situations sociales qui veulent qu'on ait égard à elles, des intérêts considérables qui peuvent être engagés et dont il faut bien tenir compte ?

Nous répondrons, que si le voyageur veut qu'on tienne compte de ces intérêts et de ces situations exceptionnelles, il ne tiendra qu'à lui de s'en assurer le bénéfice, par une simple déclaration qui réalisera exactement la prévision rigoureuse, pour permettre une réparation exactement adéquate.

Le voyageur n'a en effet payé qu'un prix infime ; il est équitable sans doute de ne pas faire de ce prix le fondement d'une créance éventuelle illimitée.

Et qu'on ne tire pas argument ici de la situation que l'on retrouve dans l'assurance, où pour quelques primes payées, l'assuré aura droit à des sommes considérables.

Il faut ne pas perdre de vue que le contrat d'assurance est essentiellement aléatoire : dans l'assurance-vie, par la date de l'échéance dont le rapprochement ou l'éloignement fait le seul risque couru ; et souvent même il arrivera que l'indemnité due aura été couverte et au-delà par les primes payées et les intérêts perçus ; et l'aléa est plus considérable encore dans l'assurance-accident, où c'est le fait même donnant ouverture à l'assurance qui peut ne pas se produire. Mais même dans ce cas, c'est eu égard à la personne et à son état que la Compagnie aura fixé le tarif de la prime ; et quand les risques sont aggravés, elle élève le tarif.

On ne saurait soutenir, au contraire, que le contrat de transport soit fondé sur l'aléa d'un fait qui pourrait se produire ou ne pas se produire, ou d'une date d'échéance, ou même d'une valeur plus ou moins grande qui pourrait se réaliser. Et, d'ailleurs, le transporteur n'a en rien approprié son tarif à l'importance de l'individu. Deux personnes seront montées dans la même voiture et le même compartiment ; la Compagnie n'aura en rien prévu le dommage qu'elle pourrait causer à chacune d'elles. Le même accident les aura tuées toutes les deux ; la faute aura été la même, la Compagnie n'aura pas été plus coupable à l'égard de l'une qu'à l'égard de l'autre. Et pourtant elle devrait à l'une des dommages illimités, alors que le voisin qui

aura payé la même taxe n'aurait droit qu'à une indemnité relativement faible.

Il apparaît dès lors conforme à l'équité juridique, si des intérêts exceptionnellement importants sont confiés aux Compagnies transporteurs, qu'ils leur soient révélés pour devenir l'élément d'une prévision spéciale. Et en dehors de cette prévision spéciale on ne saurait imposer arbitrairement au voiturier les risques que peut seul obliger de supporter le contrat d'assurances, différent du contrat de transport.

Réalisation et effet pratique

Mais peut-être il pourrait s'ajouter au contrat de transport un élément qui n'en est pas partie intégrante. Et l'on peut sans doute imaginer une déclaration d'intérêt qui serait faite par le voyageur, analogue à ces déclarations *ad valorem* qui se pratiquent pour les marchandises.

Il n'y a ici pratiquement rien d'impossible, si l'on considère la facilité avec laquelle une pareille déclaration peut se traduire, par un supplément de prix ou l'application d'un tarif spécial établissant à lui seul la convention.

Dira-t-on que ce supplément de prix ne saurait aboutir en fait à un supplément de précautions ? Et ajoutera-t-on avec la conception directorienne

de M. Saintelette, que la sécurité est une et indivisible ? (1).

Mais, sans pour cela diminuer le respect de la vie humaine en général, il faut admettre que la prudence peut se faire plus rigoureuse encore, lorsqu'elle est stimulée par un mobile exceptionnel, et sans que pour cela on puisse toujours exiger cette mesure exceptionnelle. On ne met pas en doute la sollicitude d'un père pour son petit enfant ; peut-on cependant la mettre en balance avec les soins innombrables de la mère ? Et va-t-on songer pour cela à faire grief au père de son inaction relative ?

En fait, dans le transport, il y a une obligation de prudence rigoureuse et de précautions cons-

(1) « Précisément parce qu'elle est protégée par la loi d'ordre public, la sûreté des personnes, à la différence de la sûreté des choses, ne se gradue pas. Elle est ou elle n'est pas ; on ne la garantit pas à demi ou contre de certains périls seulement. ... »

A un autre point de vue, la sûreté est une.

Le voyageur blessé dans une voiture de première classe ne pourra pas prétendre à une indemnité plus forte que celle due au voyageur frappé d'une blessure identique dans une voiture de troisième classe, sous le prétexte qu'il a acheté et payé une dose de sûreté plus grande.

La différence des prix des tickets de la première classe et de ceux de la troisième classe correspond à des degrés divers de confortable, mais au point de vue de la sûreté, la voiture de troisième classe doit être réputée l'équivalent de la voiture de première classe ». (Responsabilité et garantie, p 104.)

tantes, qui est la mesure normale du devoir du transporteur. Mais, peut-on empêcher que, par une stipulation personnelle, un voyageur ne s'assure une vigilance supplémentaire, un service spécial de sécurité, que les Compagnies pourront affecter à une ou plusieurs personnes, mais que chaque voyageur, sans une clause spéciale, ne saurait exiger.

On comprendra dès-lors qu'un accident survenu malgré ce supplément de vigilance, et en l'état de la déclaration du voyageur puisse obliger le transporteur à la réparation exceptionnelle du préjudice prévu, qu'il n'a passé éviter. Le supplément de prix serait entre les mains des Compagnies comme une sorte de prime à la plus grande sécurité ; les Compagnies transporteurs joueraient le rôle d'assureurs, et les entreprises plus humbles réassureraient les risques à des Compagnies d'assurances.

Ainsi, à côté de la réparation moyenne que, faute de prévision spéciale, réaliserait le contrat, celui qui représente des intérêts exceptionnels pourrait s'assurer la réparation intégrale du préjudice subi. Et l'équité serait ainsi dans les deux cas, sauvegardée, comme doivent l'être aussi les exigences juridiques, — puisque c'est l'intéressé lui-même qui, par son silence ou sa déclaration, aura fixé les bases de l'indemnité supérieure à la normale.

Aussi bien y a-t-il rien, dans ce mécanisme, qui ne s'harmoniserait pas avec le jeu de nos com-

munes habitudes? Dans une époque qui a su si bien aux dangers multipliés, aux activités nouvelles, à l'étiage différent des valeurs humaines, se plier et répondre en adoptant le mécanisme sans cesse renouvelé de l'assurance, doit-on rester indifférent à l'équilibre que réaliserait, à l'intérieur même d'une entreprise, le paiement d'une surtaxe, comme une sorte de répartition interne des risques, seule capables de faire face à l'aléa des gros sinistres?

Si l'on doit la souhaiter, la faciliter à une entreprise, c'est bien à celle qui, soumise à un régime tout exceptionnel, déjà liée par les autorisations ministérielles pour l'organisation de ses services, ne peut, au surplus, refuser aucun des contractants qui se présentent, et devrait ainsi, si on ne l'y aidait, subir seule les conséquences de la présence dans son fonctionnement d'un voyageur qu'elle n'a pas même eu la liberté de refuser.

Au demeurant ce n'est pas même dans l'intérêt de l'entreprise qu'il faut chercher une justification, — mais seulement dans les intérêts personnels qui peuvent se trouver exposés ; s'ils veulent se sauvegarder, c'est bien à eux sans doute d'en prendre l'initiative, — et la formalité qu'on leur propose ne saurait être un obstacle sérieux.

Le régime auquel nous aboutissons ainsi paraît plus équitable dans la réparation que le régime du forfait, auquel on voudrait, par des principes autres que le contrat ou même par une présomption incluse au contrat, ramener la pratique.

De telles propositions d'ailleurs, si elles venaient à être ramenées à exécution, feraient mieux sentir (ce que déjà notre imagination nous révèle), l'odieux que représenterait une tarification de la valeur de l'homme, égale et constante pour tous, — et plus encore une tarification des blessures et des préjudices subis : un poignet serait payé tant, la perte d'un pied aurait une valeur de... Egalisations vraiment arbitraires et inadmissibles, si le principe de la justice est d'être mesurée aux intérêts et aux droits, et essentiellement subjective dans ses réparations.

Il serait surtout exorbitant de souhaiter une réparation différente, alors que les principes et leur jeu réciproque permettent aisément de tenir compte et de la valeur de l'individu, et des prévisions du transporteur, et cela sans léser aucuns droits.

Les répercussions possibles du principe à l'égard des tiers

Ainsi les rapports entre le transporteur et le voyageur à l'occasion d'un accident vont se trouver modifiés ; les réparations, limitées par l'intervention du principe contractuel.

Va-t-on observer les mêmes modifications, quand la demande en dommages émane, non plus de la victime, mais d'un tiers ?

A priori, et puisque c'est seulement en force

de la volonté des parties que l'application de l'art. 1150 s'impose, il faut répondre que toute personne qui sera étrangère au contrat retrouvera par là-même son indépendance, et pourra demander réparation du préjudice que lui aura causé l'accident, pour l'intégralité du dommage éprouvé.

Toutes les fois donc qu'un tiers agira par la voie d'une action personnelle, il obtiendra indemnité au vœu de l'art. 1382 C. civ.

Il pourra se faire cependant que l'action des tiers soit l'action même de la victime, exercée par un autre.

Ainsi d'un héritier universel agissant comme ayant-droit de la victime, — d'un créancier trouvant, par l'article 1166, dans le patrimoine de son débiteur, le principe de son action, pourvu seulement que le débiteur ait survécu à l'accident ; — et l'on devrait, nous semble-t-il, toujours admettre qu'il a dû survivre, ne fût-ce qu'un instant de raison, au fait qui par sa survenance faisait entrer dans son patrimoine un droit que le créancier viendra ensuite exercer.

Dans tous ces cas, c'est le principe même du contrat en force duquel agissent les tiers, qui donnera le régime du calcul des dommages.

La question peut se poser avec un intérêt plus spécial cependant dans le cas où une Compagnie d'assurances, ayant acquitté l'indemnité qui avait été stipulée entre elle, et l'assuré demandera à l'au-

teur responsable de l'accident le remboursement des sommes payées à la victime.

La jurisprudence a déjà répondu sur cette prétention, alors même qu'elle se fondait sur un droit propre, *ex delicto*, et la délicatesse des situations analysées, la subtilité des arguments invoqués ont provoqué une longue et intéressante discussion.

Il semble acquis aujourd'hui : a) que la Compagnie d'assurances est irrecevable à arguer d'un préjudice subi, car le contrat d'assurance est essentiellement aléatoire; que la Compagnie, en assurant soit contre un accident, événement incertain, soit sur le décès, événement certain, mais à échéance variable, a assumé tous les risques et accepté toutes les charges, quelle qu'en fût la cause, et quelle qu'en puisse être la date, exception faite seulement de l'action de l'assuré. Il n'y a donc pas de préjudice dans l'événement d'un accident, et s'il est l'occasion qui fait jouer l'assurance, il n'y a jamais anticipation sur l'heure du paiement, ni dépassement des risques prévus; il est simplement un des événements prévus comme possibles, et dont c'était justement l'office de l'assurance, de garantir le risque.

b) Au surplus, y aurait-il un préjudice? La Compagnie d'assurances n'est nullement dans les conditions de l'art. 1382 et ne saurait s'en prévaloir pour obtenir réparation. C'est par un contrat qu'elle s'est créée une situation spéciale; c'est en vertu de ce contrat seul que le préjudice aurait pu

naître, car sans lui l'assureur ne subirait aucun effet de l'accident. La cause du préjudice, s'il y en a un, c'est donc le contrat : il n'y a donc pas entre le fait incriminé (accident) et le préjudice allégué le lien direct de cause à effet nécessaire pour justifier des dommages-intérêts correspondants.

Et le raisonnement doit s'opposer aussi bien aux prétentions des assureurs qu'à celles des administrations ou de l'Etat, qui voudraient se faire indemniser des pensions versées (1) à suite d'accidents ou décès.

Ainsi repoussée, on peut se demander si l'action des tiers n'essaiera pas de se renouveler sous le bénéfice de l'action de la victime. Elle prendrait alors la forme d'une subrogation, comme d'ailleurs elle l'a déjà fait dans plusieurs législations étrangères, loi belge du 21 juin 1874. Code Comm. espagnol, art. 413). Code Comm. italien, art. 438. Code Comm. hollandais, art. 284. Code Comm. hongrois, art. 483), dont plusieurs cependant excluent de ce bénéfice l'assurance sur la vie. Notre loi du 9 avril 1898 (art. 7) fait du patron, pris comme assureur légal de ses ouvriers, le

(1) Notamment C. de Montpellier, 9 janvier 1903. Cf. *Monit. Judic. du Midi*, 1906, 268 ; C. de Bordeaux, 13 janvier 1913. *Le Droit*, 31 juin 1913 ; Trib. de la Seine, 28 janvier 1913. *Gaz. des Trib.*, 15 20 mars 1913. — Consulter aussi Amiens-7 déc. 1902 ; Paris, 27 mars 1903 S. 1903, II, 257.

subrogé dans les droits de ceux-ci contre le tiers responsable.

Surtout il semble que d'anciennes notions, renouvelées, à l'appel des exigences modernes, tendraient à faire intervenir la subrogation : et c'est ici l'enrichissement sans cause qui serait donné au tiers responsable, s'il était libéré envers l'assuré par le fait de l'assureur ; l'assureur agirait alors aux droits de l'assuré.

Mais si par le fait de l'exigence juridique l'assureur avait recours à cette situation (légale ou conventionnelle), — le principe du contrat reprendrait alors son effet, pour refuser au subrogé, comme à la victime, tout ce qui serait sans rapport avec les prévisions possibles des parties.

Préjudice moral

Il y aurait lieu enfin de se demander si l'intervention du principe et des règles du contrat ne va pas modifier l'évolution très libérale qui se dessine dans la jurisprudence pour admettre le simple préjudice moral parmi les éléments donnant droit à une réparation.

On sait la largeur avec laquelle les tribunaux, interprétant la formule déjà si vaste de l'art. 1382, veulent admettre qu'à côté du dommage matériel, le législateur ait prévu le dommage moral, et, malgré la répugnance de ce qui n'est qu'un

sentiment à recevoir une évaluation pécuniaire, accordent cependant des dommages pour réparer les effets sensibles et immatériels d'un décès ou d'un simple accident. — De nombreux auteurs, d'ailleurs, sont de cet avis (1).

Nous nous rangerions plutôt du côté de ceux qui pensent que la perte affective échappe à tout essai d'évaluation en argent et que si un dommage *moral* peut être la source d'une réparation pécuniaire (2), c'est parce qu'il peut se réaliser, en somme, en un préjudice matériel (ainsi l'exemple, souvent revendiqué par les partisans du préjudice moral, de la mort du fils qui était appelé à secourir ses parents dans leur vieillesse).

Mais quelle que soit l'attitude que l'on puisse adopter dans cette controverse, il est permis de penser que les tribunaux, doublement tenus de respecter les limites, et du préjudice *direct*, et du préjudice *prévu*, trouveront dans ces règles légales des raisons suffisantes pour atténuer les excès auxquels pourrait donner lieu l'allégation d'un sentiment, comme aussi pour éviter l'arbitraire auquel aboutirait une définition des sentiments

(1) Cf. Notamment, Demolombe, t. XV, p. 115 ; Aubry et Rau, t. IV, § 445 ; Chausse, *in* Revue critique, 1893, p. 436.

(2) Cf. Laborde, *in* Revue critique, 1894, p. 26.

qui seraient seuls considérés comme dignes d'être pécuniairement évalués (1).

§ 3

Fins de non recevoir

— Il semble enfin qu'en reconnaissant le principe contractuel à la base du transport des voyageurs, comme des marchandises, on devra appliquer aux voyageurs tout ce qui, dans le régime des marchandises, ne semble pas spécialement répondre à la nature même de la chose transportée, mais apparaît plutôt comme une suite — et parfois une compensation — des lourdes obligations du voiturier.

Quelle peut être, à cet égard, la pensée directrice de l'art. 105, C. co., ordonnant que le destinataire, s'il a des griefs à formuler contre le voiturier à suite de la réception de la marchandise, les lui notifie dans les trois jours qui suivent la réception, et précise que ce doit-être par acte extrajudiciaire, ou par lettre recommandée ?

Les marchandises sont susceptibles de se modifier dans un certain délai ; elles pourraient même être altérées par des mains étrangères. Mais la

(1) Pourtant, la nécessité de limitation, on a en effet proposé de distinguer entre l'amitié et la parenté. Mais ce serait vraiment une délimitation souvent arbitraire, et qui nous paraît difficile à adopter comme un cadre général.

personne humaine, surtout si elle est blessée, n'est-elle pas sujette à des courbes de santé bien plus graves, dont la durée éclaire sur la gravité de l'acte initial ? — N'est-elle pas aussi susceptible d'atteintes étrangères et pour lesquelles le transporteur doit s'assurer qu'il ne sera pas incriminé ? Quant à la forme de la « protestation motivée », — lettre recommandée ou acte extra-judiciaire, — on sait avec quelle rigueur la jurisprudence en affirme les principes (1). Si cette rigueur est

(1) Les conditions de forme et de délai prescrites par l'art. 105 C. co. pour que la fin de non recevoir ne soit pas opposable, sont *impérativement et limitativement déterminées* et doivent être rigoureusement observées. — Civ. 15 janv. 1906. D. P. 1909, 1, 273. — Civ. 17 janvier 1906, D. P. *ibid.* — Les formalités imposées par l'art 105, c. com. pour la conservation des droits du destinataire étant impératives et limitativement déterminées, un jugement qui rejette la fin de non recevoir opposée par la Compagnie des Chemins de fer par cet unique motif que la lettre écrite par le destinataire au chef de gare est bien parvenue à son adresse, sans constater que cette lettre était recommandée, encourt la cassation. Civ. 8 déc. 1910. 1. 303.

Un jugement ne justifie pas le rejet de la fin non recevoir s'il se borne à déclarer :

... Qu'il est résulté de la comparution des parties la preuve qu'à l'ouverture du colis *on a constaté qu'un objet avait disparu* et qu'immédiatement le destinataire a saisi de sa réclamation la Compagnie, qui tout en la repoussant, lui en a donné acte, ces indications ne faisant connaître ni la date, ni la forme de la réclamation. Civ. 26 déc. 1906, D. P. 1909, 1, 273.

nécessaire pour les réclamations qui concernent les marchandises, combien d'avantage pour les accidents de personnes, où la constatation doit être entourée de beaucoup plus de soins, exige une tout autre compétence, et pour lesquels souvent le voyageur croirait avoir suffisamment averti, par des plaintes ou doléances entendues d'un employé sans qualité mais qui n'aurait pas informé la Cie elle-même. Et n'est-ce pas l'intérêt des voyageurs d'informer sans retard, s'ils veulent que la mise en cause du transporteur apparaisse dès l'abord justifiée ? Des raisons au moins aussi fortes commanderaient donc l'extension aux accidents des voyageurs, des formalités de l'art. 105 C. c. (1)

La fin de non-recevoir n'est pas rendue inopposable par l'existence de *simples pourparlers* entre le destinataire et un agent de la Compagnie, alors même que celui-ci aurait assisté au déballage de la marchandise. Pau, 6 avril 1905, D. P. 1910, 2, 190.

De même la fin de non recevoir est invoquée à bon droit, bien que des réserves aient été inscrites sur le registre de la gare préalablement à toute prise de livraison, s'il *n'est pas constaté que ces réserves ont été acceptées* par la Compagnie *expressément* ou *implicite*ment. Civ. 7 juin 1905. D. P. 1909, 1, 273.

(1) M. Josserand, pour éloigner cet article de notre hypothèse, invoque seulement que ne faisant attention au « destinataire et à l'expéditeur », l'art. 105 répugne à toute tentative de transplantation en dehors du transport des choses, mais ce ne sont là que des arguments par trop littéraux, et qui ne sauraient faire obstacle à une extension que commandent des raisons au moins aussi impérieuses au fond pour les voyageurs que pour les marchandises.

comme sans doute et pour les mêmes raisons, de l'exigence formulée par l'article 108, par la prescription de l'action.

Il faudra faire de même, autour de la jurisprudence, ce que l'on doit faire autour de la loi : et par exemple décider que l'absence de réserve au départ n'empêchera pas le transporteur de faire la preuve du vice propre.

Il n'y a là rien qui répugne au transport des voyageurs, puisque au contraire le contrat n'est même pas précédé d'un examen de l'objet du transport, comme il peut l'être pour les marchandises.

D'une façon générale il faudra appliquer aux voyageurs tout ce qui n'est pas l'effet de la nature de la marchandise, tout en ayant égard avant tout à ce que semblera conseiller la nature de la personne vivante.

CONCLUSIONS

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET LES EXIGENCES DE LA VIE MODERNE

L'examen que nous avons fait du principe et des limites de la responsabilité contractuelle nous permet ainsi de conclure que, sous ce régime, la situation juridique est respectée, — et qu'aussi par le jeu des principes de la preuve, l'équité se trouvera sauvegardée avec une égale utilité, mais une sûreté plus grande sans doute que sous le régime délictuel.

Est-ce assez cependant de reconnaître dans certains cas seulement une responsabilité avant toute preuve, à la charge du transporteur ? Et les circonstances de la vie moderne ne vont-elles pas exiger que l'incidence de la responsabilité soit constante et générale ?

Théorie objective

« Dans une législation scientifiquement établie, dit M. Josserand (1), la responsabilité du voiturier n'est ni contractuelle, ni délictuelle : elle est légale libérée de la notion de la faute aquilienne comme

(1) Cf. Josserand. *In* Traité général de droit commercial de Thaller. — Les Transports, p. 784.

de celle de la faute contractuelle, elle se présente sous une allure purement objective. L'entrepreneur de transports est proclamé responsable, à ce seul titre, de tous les accidents survenus au cours de l'exploitation, exactement comme le chef d'une usine est responsable vis à vis de son personnel des accidents qui se produisent du fait ou en cours du travail : dispensateur de forces redoutables dont la direction et l'aménagement lui appartiennent, il doit réparer tous les dommages que ces forces déterminent sur leur route ; créateur de risques, dans son propre intérêt, il doit en supporter la réalisation sans qu'on doive s'attarder à rechercher s'il a ou non commis une faute, s'il a péché contre un contrat ou contre un règlement ».

Ainsi la responsabilité que parfois, nous fondant sur la nature même de l'accident, nous avons reconnue à la charge du transporteur, s'imposerait à lui dans tous les cas, au mépris des circonstances qui peuvent l'écarter, et sans même qu'on veuille se demander si un fait précis peut être relevé contre le transporteur, à l'origine de l'accident : ce n'est plus la faute de l'homme qui commande une réparation ; c'est seulement une entreprise, responsable de tous dommages survenus dans le cercle de son activité.

Pour qu'un système de cette envergure puisse s'étendre à la responsabilité du transporteur, celui-ci serait en droit sans doute d'exiger qu'un texte précis fût susceptible de la lui imposer. Et si l'on considère la nature exceptionnelle de l'office que

remplit la Compagnie des chemins de fer, peut être devra-t-on penser que c'est l'intérêt de tous de ne pas forcer le sens de la loi, car à aggraver aveuglément les charges imposées, on risquerait trop de compromettre l'existence même du service public.

Argument tiré de l'article 1384

On nous propose une base légale cependant dans les dispositions de l'article 1384 C. civ. Ce texte déclare que « l'on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre *ou des choses que l'on a sous sa garde* ».

Avant même d'en apprécier les termes, la question se poserait de savoir si l'on peut emprunter à cet article la charte spéciale qui doit régir les rapports *contractuels*, puisqu'il ne règle lui-même que les simples *délits* civils.

Le contrat est un fait juridique qu'on ne peut négliger. L'accord des volontés est venu, par lui, se substituer à la loi ; par lui, deux personnes ont cessé d'être des tiers. Et le régime de la prescription générale, uniforme et indifférente aux prévisions particulières, semble donc perdre ici la raison même de son application (1). La loi n'est en somme

(1) Cf. Grenoble, 11 mai 1898. D. 99, II, 233. Bruxelles, 12 nov. 1900. D. 02, II, 319. D. J. G. S. V. Resp. n° 928, — et les décisions citées in Baudry-Lacantinerie et Barde, p. 1177, note 3.

justifiée dans son principe, que lorsque la volonté individuelle est demeurée silencieuse.

Il convient cependant de poursuivre la théorie qu'on nous propose, sur chacun des terrains où elle se présente. Et si l'on veut chercher dans l'art. 1384 le fondement d'une responsabilité objective qu'on étendrait aux propriétaires de *toutes choses*, — malgré la résistance de la jurisprudence (1), et en dépit des réserves de la doctrine (2), — sous le bénéfice de quelles raisons

(1) Cf. C. de Cass., 19 avril 1887. D. 88-1-27. C. Cass 30 mars 1897. D. 97-1-441.

(2) Planiol. Traité élém., II, 288.

Adde la note d'*Esmein*. — (S. 1897, I, 17). « Qu'on le remarque bien, dans l'art. 1384, le dommage causé par le fait des choses est assimilé au dommage causé par le fait des personnes. Il en résulte que le fait dont il s'agit de part et d'autre est un acte, un mouvement actif et propre, qui ne peut émaner que d'un être vivant. Les animaux sont les seules choses qui présentent ce caractère, « ce sont les seules que le législateur a voulu viser dans ce texte. Cela devient évident par les derniers mots : le dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde ». Dira-t-on d'un objet quelconque que le propriétaire qui le possède l'a sous sa garde ? Par le membre de phrase en question, le législateur qui, dans l'art. 1384, ne dispose en réalité que sur la responsabilité du dommage causé par le fait des personnes, a simplement indiqué par préoccupation de symétrie qu'une responsabilité semblable résultait aussi du fait de certaines choses ; et le dispositif sur ce second point se trouve dans l'art. 1385. Le membre de phrase discuté de l'art. 1384 ne contient point la règle qu'on prétend en tirer ; il n'a pas disposé sur ce point, mais simplement annoncé la disposition de l'article suivant ».

pourrait-on essayer de l'appliquer à l'accident de transport ?

Dans la théorie de M. Josserand on peut, il me semble, dégager deux principes directeurs :

a) L'entrepreneur de transport serait responsable, parce qu'il est le *créateur d'un danger* « dispensateur de forces redoutables dont la direction et l'aménagement lui appartiennent ».

b) Créateur de risques *dans son propre intérêt*, il devrait en supporter la réalisation.

Créateur d'un danger, d'abord ? — Sans doute, l'entreprise de transport, par les forces auxquelles elle doit recourir, peut être elle-même l'occasion d'un danger. Peut-on dire plus que cela, et prétendre qu'elle sera *la cause* de tout préjudice éprouvé ? qu'elle même, elle seule en est la déterminante ?

Elle est une force agissante, -- mais la personne ne l'est-elle pas aussi ? Par la vie qu'elle a reçue, la machine cesse sans doute d'être une chose inanimée, et son activité la rapproche de l'homme. Qu'on l'incrimine donc quand un préjudice sera causé par elle à une chose inerte, car alors celle qui était seule active et qui seule put avoir l'initiative du dommage, doit en supporter la responsabilité.

Mais lorsque c'est d'une personne vivante qu'il s'agit en face de la chose animée, ce sont deux forces qui se meuvent : si elles se sont heurtées dans un contact dommageable, ce peut être le fait de l'une comme de l'autre activité ; et rien ne permet

d'oublier, auprès d'une force qui peut être supérieure, la mobilité de l'homme, cause possible du dommage qu'il subit.

Il y a donc deux auteurs possibles du danger ou du préjudice : et l'un, doué d'intelligence, partant mieux à même de rendre le dommage impossible.

b) Et qu'on ne vienne pas nous dire : c'est vers l'entrepreneur que convergent les intérêts de l'entreprise, c'est donc à lui qu'incombe la responsabilité, comme une rançon de l'activité dont il est le bénéficiaire. Ce que veut dire à cet égard l'art. 1384 C. civ., si l'on se tient éloigné de toute interprétation préconçue, c'est que c'est celui-là qui jouit de la chose, qui doit par suite être constitué responsable des dommages créés, et que sa responsabilité n'est en somme que la contre-partie de la jouissance et des avantages qu'il reçoit. Celui qui jouit de la chose, en vérité, n'est-ce pas ici, le voyageur ? Et n'est-il pas aussi le bénéficiaire permanent du fonctionnement régulier et nécessaire que les règlements imposent aux Compagnies transporteurs ? L'intérêt auquel peut répondre l'entreprise, si on veut en chercher l'incidence, c'est donc bien chez le voyageur qu'il faut la reconnaître, puisque c'est en fin de compte vraiment pour son avantage que l'activité est créée et que l'entreprise fonctionne.

Ainsi, des raisons qui peuvent étendre l'application à l'article 1384, aucune ne paraît se retrouver pour justifier l'emploi de ce texte, à l'égard des Compagnies transporteurs.

Argument tiré de la loi du 8 avril 1898

Mais s'il paraît impossible de se prévaloir d'un texte, ne pourrait-on pas invoquer des analogies ? et songeant à la responsabilité qui pèse aujourd'hui sur le chef d'industrie, ne va-t-on pas être tenté de dire que l'accident de transport devra, pour sa réparation, être soumis au même régime que l'accident de travail ? Le législateur doit sentir les mouvements de l'activité humaine, pour leur donner une formule, suivre pas à pas les exigences qui se révèlent. Et l'œuvre législative, si elle est incomplète aujourd'hui, peut recevoir sa formule des exigences de demain.

C'est par les détails sans doute que peuvent se différencier les formes multiples de l'activité humaine

a) Mais si l'on s'en tient à apprécier les points de contact essentiels entre les hommes, qui constituent le régime interne de ces champs d'activité, la dépendance est-elle la même, du voyageur par rapport à l'entreprise de transport, de l'ouvrier par rapport à l'industrie ? — L'activité de celui-là est libre, son initiative demeure entière. Il n'est rien qui l'assujettisse ni le contraigne en dehors du temps même du transport, rien qui limite ses mouvements si ce n'est que le cadre d'une gare peut être moins vaste que le champ ordinaire : encore y trouvera-t-il moins de risques que sur les chaussées fréquentées.

L'activité de l'ouvrier est servie, son initiative annihilée ; s'il agit, ses gestes ne sont que de commande, puisque sa tâche est précisément de se servir du matériel qu'on lui impose. Encore est-il assujetti par le mode même du travail, astreint à une place déterminée et fixe, et ainsi le rapport est perpétuel et nécessaire entre la chose occasion possible d'un risque, et l'activité de l'homme qui n'existe que rigoureusement conditionnée par elle.

Et si maintenant on songe à l'intérêt personnel que trouve dans l'exploitation industrielle le chef d'entreprise, par le fait du travail des ouvriers, n'est il pas évident que la valeur essentielle du transport est de se prêter au désir du public, de se soumettre par avance à ses exigences ? L'entreprise de transport n'existe qu'en fonction du voyageur : c'est pour l'utilité générale qu'elle fonctionne, c'est pour satisfaire cette utilité que l'entreprise, soumise au contrôle de l'autorité, n'est en définitive qu'un *service public*.

Les Conditions véritables de l'équilibre juridique

Aussi bien les principes juridiques qu'on invoque ne sont guère ici que des moyens au service de tendances plus générales, et ce sont ces tendances qu'il s'agit d'apprécier ou d'accommoder.

Le développement du machinisme a, dit-on, transformé toutes choses : les faits d'abord, sont devenus brutaux et implacables ; surtout les forces violentes et aveugles, envahissant les rapports

juridiques, ont rompu l'équilibre entre les hommes. Peu importera, dès lors, quand un préjudice est né, si une faute existe ou non. Il n'y a plus que des *patrimoines* responsables les uns envers les autres. Ou du moins, et par une dernière apparence de concession, on peut bien parler d'une faute, mais elle est dans le seul fait de l'inexécution de la prestation due; elle « s'incorpore dans une éventualité précise et concrète, au point de perdre toute signification subjective, donc toute réalité »; entre la chose, son propriétaire, et la victime, puisqu'il faut désigner un responsable, on désignera la chose; et ainsi tout en se défendant de l'accuser, on condamnera le chef de l'entreprise.

Considérée d'abord dans ses rapports avec le droit, la théorie que nous venons de rapporter est intéressante pour la transformation qu'elle propose dans les relations juridiques.

Partant de cette idée, que l'activité est créatrice d'un risque, elle veut en déduire une présomption en dehors de toute preuve et la charge d'une réparation qui ne se rattache à aucun fait précis. Ne faut-il pas, avant de réaliser une pareille rupture d'équilibre, que à côté de l'activité que l'on incrimine, on ait établi l'innocuité de la victime? Et si les mots et les idées peuvent avoir leur prestige tant qu'on reste dans l'absolu, ne conviendra-t-il pas, en abordant les faits, de se défier des abstractions logiques et de rentrer dans la réalité?

Le risque de l'entreprise est possible, mais les conditions qui l'entourent varient ; les précautions prises peuvent diminuer, supprimer même sa part dans l'accident. Que restera-t-il dès lors de la responsabilité qu'on prétendait imposer, puisque les éléments de la présomption se trouveront eux mêmes en défaut.

Et parfois, sans doute, certaines considérations pourront intervenir, qui tendront à faire l'entreprise responsable des dommages causés dans son cercle, mais si l'on veut trouver le bénéfice véritable et constant de l'idée de risque, ce sera de nous révéler l'existence de dangers plus grands, d'entraîner des précautions plus nombreuses et, bien loin sans doute, d'exonérer l'homme à l'égal d'une chose, de nous donner la mesure d'obligations plus rigoureuses pour celui qui peut créer un risque, comme des devoirs persistants pour celui qui s'y peut exposer.

C'est là sans doute son rapport le plus certain avec la théorie de la faute, il n'est pas avec elle dans une opposition telle que l'un des deux principes doive nécessairement s'incliner devant l'autre ; plutôt ils se pénètrent, et la théorie de la faute apparaît, par l'effet du risque, rajeunie à la mesure des exigences modernes.

C'est sans doute cette influence latente qui a dirigé l'évolution de la responsabilité du voiturier, sous le principe du délit, et qui l'a soumise au contrat, source d'obligations multipliées.

Les Conditions de l'Équité Sociale

Aussi bien serait-ce donc que l'idée de risque répondrait uniformément aux besoins de notre temps ?

Il y a des idées qui viennent trop tôt ou trop tard et disparaissent inutiles par ce défaut de concordance avec le siècle.

Celle-ci, à vrai dire, ne paraît pas être venue trop tôt, ni trop tard, si l'on considère combien facilement elle a pu s'adapter dans certaines législations.

C'est ainsi que, outre la législation anglaise qui ne considère comme fait libératoire que l'« Act of god » « la force de Dieu ou des ennemis de la Reine », plusieurs législations, sans proclamer expressément le principe du risques, ont imposé aux voituriers l'obligation de supporter les cas fortuits : ainsi, la législation prusienne (3 nov. 1838, §25) :

« Les entreprises de Chemins de fer sont responsables de tout dommage qui arrive dans le transport aux personnes transportées et à leurs biens, ou à d'autres personnes ou à leurs biens.

» Elles ne peuvent s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que le dommage est arrivé par la faute de la victime, ou par un accident *extérieur inévitable*. »

(Et la loi d'Empire du 7 juin 1871 a généralisé ce texte dans son article 1^{er}).

Et encore la loi Autrichienne du 5 mars 1867 (§§ 1 et 2) :

« En cas de blessures ou mort d'un homme survenues dans l'exploitation d'un chemin de fer mu par la vapeur, il

y a présomption que l'accident est arrivé par la faute de l'entreprise.

» L'entreprise ne sera exonérée que au cas et dans la mesure où on prouverait qu'un accident est arrivé par un cas inévitable, ou par le fait inévitable d'un tiers de la faute duquel elle n'est pas responsable, ou par la faute des victimes ».

Et l'on trouverait une disposition analogue dans la loi fédérale Suisse du 29 mars 1893 ou encore dans la loi Danoise du 26 mars 1898.

D'autres législations se réclament seulement de la faute contractuelle :

Ainsi la loi Belge du 25 août 1891 :

« Il (le commissionnaire ou le voiturier) est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'ils ne prouvent pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui peut lui être imputable (art. 4).

De même encore la loi des Pays-Bas, du 9 avril 1875, la décision du Conseil de l'Empire Russe, du 25 janvier 1878.

Et l'on pourrait de cette formule rapprocher encore le texte du projet de loi déposé par M. Pourquery de Boisserin à la Chambre des Députés.

« L'article 1784 du Code civil est ainsi modifié :

« Ils sont responsables des accidents survenus aux personnes qu'ils transportent, des pertes et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent que les accidents sont survenus aux personnes ou que les

choses ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure. Toute convention contraire sera nulle de plein droit. »

Mais sans discuter isolément ici cette dernière conception (dont nous avons vu qu'elle paraît sans doute d'une analyse inexacte de l'obligation), la tendance pratique qu'elle représente, en commun avec les législations allemandes, d'une responsabilité mise d'office à la charge du voiturier implique-t-elle une convenance nécessaire ou une simple concordance ?

Et la facilité d'une idée à s'adapter est-elle vraiment la marque de son *utilité* ?

Il faut donner à ce mot utilité son sens plein; pris à une certaine hauteur, il nous désigne une fin à produire, une fonction à remplir, et la contribution que l'on peut apporter dans l'élaboration d'une œuvre commune.

A une époque troublée comme la nôtre, et plus grosse encore des incertitudes de l'avenir, est-elle vraiment utile et salutaire, la tendance qui voudrait, dans la société ne voir que l'homme seul, et parmi ces solitaires, ceux seulement que l'infortune paraît accabler ?

Victime : mot prestigieux sans doute à notre époque ! Est-il donc pour cela le mot juste et sauveur ? Et dira-t-on qu'on a établi la justice, ou même

l'équité, pour avoir seulement maintenu son regard sur ceux qu'entoure la pitié, ou pour les avoir mis en subsistance auprès de la charité générale ?

Lorsque la société romaine en fut tombée à ce point que les puissants, les institutions et l'État ne furent plus que des machines au service de la multitude, -- on vit que sans doute on avait permis aux « *humiles* » de jouir de leur vie, mais qu'il n'y avait plus, aussi, d'activités vivantes dans l'Empire. On avait bien pu satisfaire des suppliants ; mais l'attrait de ce régime n'avait fait qu'en accroître le nombre, et l'on avait, pour leur service, usé les forces vives de la société, tari les dévouements et ruiné les énergies.

Si l'on veut conserver quelques principes de vie, on se gardera des trop faciles réparations, qui ne correspondraient pas au principe d'une dette certaine, -- mais plutôt on s'attachera à augmenter, à fortifier le sens des féconds dévouements ; ainsi les prudences multipliées du transporteur assureront mieux la sécurité du voyageur, qu'une obligation de *garantie* imposée comme la source d'une réparation nécessaire, envers celui qui, -- victime peut-être de lui-même, -- est en tous cas et d'abord le bénéficiaire de l'activité qu'on incrimine. Même, et si l'on considère la victime, son intérêt sera sans doute d'éviter cette obligation uniforme, qu'elle émane du risque ou du contrat, puisqu'elle

appellerait comme une contre-partie nécessaire (1) l'indemnité *forfaitaire* : réparation vraiment exorbitante et inadmissible, partout où la répartition des risques permet d'en assurer l'équitable réparation.

Mais ce sont là des excès, des erreurs d'optique, dus sans doute à la surprise que donnent des faits nouveaux ; et déjà il semble que, auprès des tendances trop facilement déprimantes de l'assistance et du secours, -- les principes de vivante énergie s'essaient à reprendre leur vertu première dans la Société dont ils sont le premier ferment.

La volonté, source de la vie juridique

Et pour en revenir aux considérations du droit il nous semble que, de cette simple étude, se dégage aussi, plus forte à chaque étape parcourue, et plus impérieuse, la nécessité de reconnaître à la volonté le rôle créateur dans les obligations, oh ! sans doute, encadrée, dans ses limites par les principes de la loi. Mais ce devrait être, pour cette dernière, la seule tâche à accomplir, que de fixer le minimum des exigences et des respects que comporte la vie sociale.

(1) On proposait déjà le forfait comme une contre-partie nécessaire sous le pur régime du contrat. Cf. Charmont, *in* Rev. crit., 1895, *loc. cit.*

A l'origine des obligations, des droits comme des responsabilités, la source essentielle, et libre devrait être la volonté de l'homme, et s'il faut que parfois la loi intervienne, que du moins aussi on se souvienne qu'auprès d'elle la volonté réalise la liberté, et que surtout dans la complexité de notre siècle, par la souplesse de son adaptation, par l'étendue possible de ses prévisions et de ses prescriptions, elle apparaît, plus encore qu'autrefois, comme la source essentielle de la vie juridique.

Montpellier, le 8 juillet 1913.

Vu, le Doyen de la Faculté,
VIGIE.

Montpellier, le 8 juillet 1913.

Vu, le Président de la Thèse,
VIGIÉ.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Montpellier, le 8 juillet 1913.

Le Recteur,

Ant. BENOIST.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

AUBRY et RAU. — Cours de droit civil français (4^e édit., 1869-1879) t. VIII ; t. IV.

AUCOC. — Conférences sur le droit administratif, t. I, II, III.

BAILBY. — Du fondement juridique de la responsabilité du patron dans les accidents du travail survenus aux ouvriers (Bordeaux, 1909).

BAUDRY-LACANTINERIE. — Précis de droit civil (6^e édit., Paris, 1897), t. I et II.

BAUDRY-LACANTINERIE et Albert WAHL. — Traité théorique et pratique du droit civil des personnes, t. I.

BÉDARRIDE. — Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises, (3^e édit., 1891), 3 vol.

BIERVLIET (VAN). — De la responsabilité. Unité ou dualité. *Flandre Judiciaire*, 1901, col 385 à 403.

BLANCHE. — Conclusions de l'avocat sur Ch. réun. Cass., 22 juillet 1873, D. 74, 1.207.

BLONDET. — De la responsabilité des accidents sous le régime du Code Civil et de la loi du 9 avril 1898 (Paris, 1901).

BOUTAUD. — Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes (Paris 1896).

BOUVIER. — L'évolution de l'idée de responsabilité civile en matière d'accidents (Paris, 1902).

- BOUYER. — De l'évolution de la responsabilité civile en matière d'accidents. (Paris, 1902).
- CHARMONT. — Examens doctrinaux, *Revue critique*, 1895 page 625 et suiv., 1898, p. 129 et suiv.
- CHAUSSE. — De l'intérêt d'affection. *Revue crit.*, 1895, p. 436 et suiv.
- CHAUVEAU. — *Sous Trib. Co. Seine*, 8, 891. *Pandectes fr.* 92, 2, 128.
- CHAVEGRIN. — *Dissertation au Sirey*, 1892, 2, 225. Paris 317, 95.
- CHAVEGRIN. — S. 96, 2, 225.
- CHRENEVIER. — Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle (Nancy 1899).
- COTELLE. — De la garantie des accidents en matière de louage d'ouvrage. *Revue prat.*, 1884, p. 519, et suiv.
- DECLAREUIL. — Paternité et filiation légitime, in *Mélanges P. F. Girard*, 1912.
- DESJARDINS (Arthur). — Le Code civil et les ouvriers. *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1888.
- ESMEIN. — *Dissertation au Sirey*, 1900, 2, 57.
- EXNER. — La notion de la force majeure ; théorie de la responsabilité dans le contrat de transport (trad. Ed. Seligman, Paris, 1892).
- FÉRAUD-GIRAUD. — Codes des transports des marchandises et des voyageurs par chemins de fer en droit français. (2^e édit. 1889), t. II et III.
- FUZIER HERMANN. — Répertoire général. V^{ie} chemins de fer. Commissionnaire de transports, XXXII (1903).
- GÉNY. — Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif (Paris 1899). Risque et responsabilité. *Revue trimestrielle*, 1902, p. 812 et s.
- GUILLOUARD. — *Traité du contrat de louage* (3^e édit., Paris 1891), t. II.

- GUY. — De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport par chemins de fer (Paris 1893).
- HAËNE (J. de). — Une théorie nouvelle de la responsabilité.
- HUC. — Flandre judiciaire, 1901, col. 225 à 247, t. 8, 426, suiv. — 464, sq.
- JHERING (Von). — De la faute en droit privé (Trad. de Meulenaere).
- JACQUEMIN. — Des obligations et de la responsabilité des Cies de chemins de fer en matière de transports (Paris 1890).
- JOSSERAND. — De la responsabilité du fait des choses inanimées. (Paris 1897).
- JOSSERAND. — Dissertations au Dalloz 1900, 2, 289 et s ; 1904, 2, 257 et s.
- LABBÉ. — Cour. Cass. Belge 86 — S. 84, 4, 25.
- LABORDE. — Examen doctrinal. Revue critique, 1894, p. 25 et sq.
- LABORI. — Répertoire encyclopédique du droit français. V^{is} Responsabilité civile et voies ferrées.
- LEFEBVRE. — De la responsabilité, délictuelle, contractuelle Revue crit. 1886, p. 485 et s.
- LYON-CAEN. — S. 85, 1, 129. S. 13, 1, 177.
- LYON CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial (2^s édit.), t. I à IV ; (3^e édit.), t. V et VI.
- LYON CAEN et RENAULT. — N^o 709. Revue crit. 86, p. 358.
- MEYNIAL. — Sur le préjudice moral, *In Revue Crit.*, 1884, p. 440.
- MORIN. — La Notion d'accident de travail dans la loi de 98. Thèse Paris 1903.
- MORIN et CÉZAR-BRU. — La Faute, le Risque, l'Abus du Droit, *in Annales Faculté d'Aix*, 1904.
- PIOT. — De la responsabilité des Administrations et des Compagnies de chemin de fer dans le transport

des bagages et des marchandises sujettes à des règles spéciales. Paris 1913.

PLANIOL. — Traité élémentaire de droit civil (2^e édit., 1903), t. I. et II.

PLANIOL. — Examen doctrinal, *Revue Crit.*, 1888, p. 261 et sq. 273 et sq.

SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie. — Accidents de transport et de travail (Bruxelles 1884). — Accidents de travail. — La jurisprudence qui s'éloigne et la jurisprudence qui s'approche (Bruxelles, 1888).

SAINCTELETTE. — *In Revue Critique*, 83, p. 616.

SALEILLES. — Les accidents de travail et la responsabilité civile. Essai d'une théorie objective de la responsabilité individuelle (Paris, 1897).

— Le risque professionnel dans le Code Civil, *Réforme sociale*, 1898, p. 635-649.

— La déclaration de volonté.

SARRAN. — Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport des personnes (1896),

SARRUT. — D. 85, 1.433. — Conclusions (sous l'arrêt 21 janvier 1913, S. 1913, 1.177).

SARRUT. — Revue critique, 1885, page 138 et sq.

SAUVAIRE-JOURDAN. — Revue du droit public et de la science politique 1897, 1, 346 et sq.

SAUZET. — Revue crit., 1883, 616.

SOURDAT. — Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages intérêts, en dehors des contrats (3^e et 4^e édit. t. I et II).

TEISSEIRE. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité (Aix 1901).

THALLER. — Traité élémentaire de droit commercial (2^e édit. Paris 1900 et 3^e édit. Paris 1901).

THALLER et JOSSEMAND. — Traité de droit commercial. Les transports.

VALÉRY. — Annales de droit commercial, 1901, p. 207.

VANSTEENBERGHE. — Les accidents des voyageurs et les droits des victimes.

VIGIÉ. — Cours de droit civil. Les obligations, passim.

ZENS. — De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes (Paris 1896).

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION.....	7

CHAPITRE PREMIER

L'ÉVOLUTION DU DÉLIT AU CONTRAT

ON A RECOURS AUX PRINCIPES GÉNÉRAUX	16
a) L'article 1382, fondement de la responsabilité.	17
b) Argument à <i>contrario</i> tiré des textes relatifs au transport des marchandises.....	18
LA VOLONTÉ INDIVIDUELLE AUPRÈS DE LA LOI.....	20
LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR APPARAÎT.....	23
Les arguments.....	23
L'article 1784 n'est qu'une application des prin- cipes généraux.....	25
Le droit commun suffit.....	28
ARGUMENTS OPPOSÉS DES PARTISANS DU DÉLIT	29
Le contrat de transport ne renferme pas une obli- gation de sécurité.....	29
...ni les circonstances d'un dépôt.....	30
La chose inerte et la personne vivante.....	31

LES RAISONS MODERNES.....	33
EVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE.....	34
A. Les moindres négligences, constitutives de faute.....	35
B. Création de présomptions simples contre le transporteur ..	41
LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE EST ADMISE POUR FONDER JURIDIQUEMENT LES RESULTATS.	43
CONCLUSION	45

CHAPITRE II

LA NOTION DES ACCIDENTS DE VOYAGEURS DANS LE SYSTÈME CONTRACTUEL PUR (Obligation de « rendre le voyageur indemne »)

§ 1 ^{er} . — L'ACCIDENT	50
§ 2. — LE FAIT DE TRANSPORT.....	53
§ 3. — FORCE MAJEURE ET CAS FORTUIT.....	55
La conception classique	56
La conception moderne (Exner).....	57
Son application à l'accident de transport.....	59
§ 4. — LE FAIT DE LA VICTIME.....	64
§ 5. — LE FAIT DES TIERS	66
§ 6. — LES CLAUSES LIMITATIVES OU EXTINGCTIVES DE LA RESPONSABILITÉ	72
CONCLUSION.....	76

CHAPITRE III

LES AMENDEMENTS PROPOSÉS

§ 1 ^{er} . — FORMULES GÉNÉRALES.....	81
A) Etendue de l'obligation	82
B) Durée de l'obligation.....	84
§ 2. — LES CONVENTIONS D'IRRESPONSABILITÉ.....	87

CHAPITRE IV

L'INCIDENCE DE LA RESPONSABILITÉ D'APRÈS L'ÉTENDUE DE L'OBLIGATION

LA NATURE CONTRACTUELLE DE L'OBLIGATION NE TRANCHE PAS LA QUESTION DE LA PREUVE.....	93
§ 1 ^{er} . — QUELLE EST L'ÉTENDUE DE L'OBLIGATION DU TRANSPORTEUR ?	97
1° Au regard de la volonté des parties.....	100
A) Le transporteur s'engage à prendre toutes précautions pour ne pas compromettre la sécurité	100
B) Il reste des devoirs pour le voyageur	103
2° Au regard des textes applicables.....	105
La Cour suprême laisse le champ libre	107
§ 2. — L'INCIDENCE DE LA RESPONSABILITÉ EN DÉCOULE..	110
1° L'accident survenu n'établit pas que l'obliga- tion soit inexécutée (1147 hors d'appli- cation).....	110

2° C'est à celui qu'accusent les vraisemblances qu'incombe la preuve initiale.....	114
3° L'article 1784 ne peut pas être retenu.....	119
§ 3. — APPLICATION D'APRÈS LA NATURE DE L'ACCIDENT.....	121
A) Le voyageur a pu jouer un rôle actif.....	122
a) Sur les quais ; à travers les voies.....	122
b) A la montée, à la descente du wagon.....	123
c) Au cours du transport (accident individuel).....	125
B) Le voyageur a pu jouer un rôle passif.....	126
Essai d'une définition.....	129

CHAPITRE V

LE PROCÈS EN RESPONSABILITÉ SOUS LE RÉGIME CONTRACTUEL

§ 1 ^{er} . — LA COMPÉTENCE EST MODIFIÉE.....	132
§ 2. — L'ÉVALUATION DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.....	134
A) Les dommages directs.....	135
B) Les dommages prévus.....	136
Le principe de l'art 1150, c. civ. et le contrat de transport.....	138
Quels dommages ont pu être prévus lors du contrat?.....	140
Les signes extérieurs.....	146
DÉCLARATION D'INTÉRÊT PAR LE VOYAGEUR.....	148
Réalisation et effet pratique.....	150
LES RÉPERCUSSIONS POSSIBLES DU PRINCIPE A L'ÉGARD DES TIERS.....	154
PRÉJUDICE MORAL.....	158
§ 3. — FINS DE NON RECEVOIR.....	160

CONCLUSIONS

LE PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET LES EXIGENCES DE LA VIE MODERNE.....	165
THÉORIE OBJECTIVE	165
Argument tiré de l'art. 1384.....	167
Argument tiré de la loi du 8 avril 1898	171
LES CONDITIONS VÉRITABLES { de l'équilibre juridique..	172
{ de l'équité sociale (légis-	
{ lation comparée)	174
LA VOLONTÉ SOURCÉE DE LA VIE JURIDIQUE	179
INDEX BIBLIOGRAPHIQUE	181
